إنترناشيونال نت

INTERNATIONAL NET

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم



❖ Tunnel Under the Suez Canal connecting East & West Port Said

❖ الرئيس مبارك يفتتح مشروعات تطوير ميناء الإسكندرية نهاية العام

❖ رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات لإنترناشيونال

❖ الطيار أسعد درويش وشركة مصر للطيران للشحن الجوى

❖ تصور لإستراتيجية النقل حتى عام 2017

❖ ماذا تعرف عن سوق الأوراق المالية (البورصة فى مصر)؟

❖ رياح جنوبية محملة بسموم أمريكية

❖ اللوجستيات وتكنولوجيا المعلومات

International Net October 2006/ Ramadan 1427
إنترناشيونال نت أكتوبر 2006/ رمضان 1427



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد

المستشار القانوني
المستشار محمد محمود بدر
المحامي بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير
نشأت الديهي

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ريان أحمد بدوي (+2) 0123184320
* سهير خميس (+2) 0129326936
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوي (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2) 0124614924
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ريان/ رامي تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

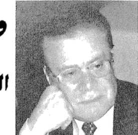
* السعودية - جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (966+)
فاكس: (6369459) - (2) - (966+)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

توزع في جميع أنحاء العالم

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير



الذكرى الخامسة لهجمات سبتمبر

حلت الذكرى الخامسة لأحداث 11 سبتمبر، وأحيا الرئيس بوش وقرينته هذه الذكرى مؤكداً أنها منحت الولايات المتحدة عزماً جديداً على مواجهة الإرهاب وقد صرح الرئيس للصحفيين أنه يصعب عليه العيش دون التفكير في ضحايا الإعتداءات الإرهابية وأن الهجمات وذكراها تمنح أمريكا عزماً على مواصلة الحرب على الإرهاب ودعا شعبه إلى توحيد الصفوف وتنحية الخلافات جانباً من أجل القضاء على الإرهاب وتوحيد الجهود في بلد موحد والعمل على تجاوز هذه المحنة.

وقد تم تنظيم 120 مسيرة في كل الولايات المتحدة الأمريكية لإحياء هذه الذكرى، ولكن على الجانب الآخر فقد نظم عشرات المتظاهرين إحتجاجات على سياسة الإدارة الأمريكية في نيويورك، والمطالبة بإطاحة بوش، ورددوا الهتافات المعادية للإدارة الأمريكية، وطالبوا بسحب القوات الأمريكية من العراق.

وبمناسبة هذه الذكرى أكدت كوندوليزا رايس وزيرة الخارجية على أن الولايات المتحدة تعيش في حالة من الأمن أفضل مما سبقت 11 سبتمبر إلا أنها ليست حالة من الأمان الكامل، ولذا يتعين على واشنطن الإلتزام بحرب الإرهاب في أي مكان. وأشار دونالدرامسفيلد وزير الدفاع الأمريكي إلى أن الأصوليين الإسلاميين يحاولون شق صفوف الأمريكين والحصول على أسلحة أشد فتكاً ويهدفون إلى زعزعة أنظمة الحكم والتفرقة بين الولايات المتحدة وحلفائها، ولذا يتعين على المواطنين الأمريكين أن يثقوا بعدالة قضيتهم أما ديك تشيني نائب الرئيس فقد أكد على أن الحكومة الأمريكية تؤدي مهمة حماية الأمريكيين وأن عدم حدوث كارثة أخرى مماثلة لهجمات سبتمبر يعد خير دليل على ذلك ووصف كوفي أنان أمين عام الأمم المتحدة هجمات سبتمبر على الولايات المتحدة بأنها جاءت موجهة ضد الإنسانية وحث الدول الأعضاء في الأمم المتحدة على تحرك عالمي لمكافحة الإرهاب ومعالجة فقدان الحوار بين الثقافات والحضارات والأمم بشأن جذور العديد من صراعات العالم.

لقد تغير العالم نتيجة إعتداءات 11 سبتمبر التي إستهدفت واشنطن ونيويورك وأسقطت برجي مركز التجارة العالمي وأوقعت أكثر من ثلاثة آلاف قتيل، ولا أحد ينكر أن هذه الإعتداءات جريمة إرهابية دفعت الإدارة الأمريكية للتحرك بشكل منفرد ورفض العمل من خلال توافق دولي، وساعدها على ذلك التفويض المفتوح الذي منحته إياها الأمم المتحدة حتى يمكنها فعل كل ما تريد دون حساب أو متابعة.

وأجريت دراسة موسعة بمناسبة هذه الذكرى أشارت إلى أن الإحصاءات الخاصة بعدد الضحايا من المدنيين في العراق تجاوزت خمسين ألف نتيجة لتزايد حدة الأعمال الإرهابية وتداعي أركان السلطة المدنية، وبالنسبة للحرب ضد الإرهاب فقد أسفرت عن مصرع أكثر من 60 ألف شخص وتشريد أكثر من أربعة ملايين وتشير أحدث الإحصاءات إلى أن عدد القتلى في أفغانستان تجاوز الخمسة آلاف ولا يتضمن هذا العدد الأشخاص الذين لقوا حتفهم متأثرين بإصاباتهم ويبلغ عددهم حوالي 20 ألف شخص.

وبالنسبة لـ بن لادن فقد صرح مسئولون أمريكيون وباكستانيون بأن شبكة المخابرات الأمريكية لم تتمكن من الحصول على أية معلومة من عملائها بالنسبة له، كما أن أجهزتها فشلت في التوصل إلى أي شئ عنه، وحتى أقمار التجسس المنتشرة في جميع أنحاء العالم لم تعطي أي صورة تدل على بـ بن لادن، وأكدت أجهزة مكافحة الإرهاب الأمريكية وجود صعوبة كبيرة في تحديد المنطقة التي يختبئ فيها بن لادن، ولم تتمكن وكالة المخابرات الأمريكية (سي آي إيه) من إختراق الدائرة الضيقة من أعضاء تنظيم القاعدة المحيطة بـ بن لادن بل على العكس فقد شهدت تلك الفترة تنامي قوة حركة طالبان والقاعدة في أفغانستان، وإستنزاف قوة الولايات المتحدة العسكرية والمخابراتية بسبب الضعف في العراق.

لا أحد ينكر أن الحرب الأمريكية على الإرهاب نجحت ولم تقع هجمات جديدة في الأراضي الأمريكية إلا أن مشاعر الكراهية زادت لدى الشعوب الأخرى بالنسبة للسياسة الأمريكية، ولذا يجب على المسئولين في القيادة الأمريكية مراجعة السياسة التي إنتهجتها في التعامل مع قضية الإرهاب ومعالجة مسبباته التي تنحصر في حل الصراعات والنزاعات الدولية، وتحقيق التعايش بين حضارات وثقافات العالم. لقد قادت الولايات المتحدة تجربة الحرب على الإرهاب التي شنت من أجلها الحرب على أفغانستان والعراق، إلا أن ذلك أدى إلى إشاعة المزيد من الفوضى والإضطراب والعنف في العالم ولذا فإن الأمر يستدعي تكاتف جهود جميع الدول من أجل إيجاد رؤية عالمية مشتركة لمكافحة الإرهاب وتحقيق الأمن والأمان والإستقرار في العراق وحل مشاكل الفقر والجوع

عاصم السيد أحمد





وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنُشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تتادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٨٥٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٤/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية المخططة ٧٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .
  ٢ونش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG)
  ٣٤ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

حركة الموانى المصرية
خلال شهر يوليو 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال يوليو 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وغلال سائبة	مكورات حديد	أسمدة	مبردات ومجمدات	هيدروكربونات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	279.33	372.26	83.33	-	-	0.61	33.71	769.24	56.04	247.95	1073.23	262
بورسعيد	2.47	57.71	8.76	-	-	0.43	-	69.37	72.16	339.97	481.5	418
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	18.98	627.10	646.08	94
العريش	-	-	2.96	-	-	-	-	2.96	-	-	2.96	45
السويس	3.63	7.35	0.15	-	-	5.32	-	16.45	-	-	16.45	44
الأدبية	106.31	-	21.64	-	-	-	70.12	198.07	1.30	-	199.37	52
سفاجا	1.49	0.09	-	-	-	0.28	-	1.86	-	-	1.86	38
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
نويبع	8.19	1.03	0.11	0.17	0.49	0.27	0.12	10.38	-	-	10.38	141
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	90.88	47.20	138.08	29
الإجمالي	401.42	438.44	116.95	0.17	0.49	6.91	103.95	1068.33	239.36	1262.22	2569.91	1127

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال يوليو2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وغلال سائبة	مكورات حديد	أسمدة	مبردات ومجمدات	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	42.68	8.24	309.94	-	22.15	-	5.71	272.08	660.8	46.89	227.44	935.13	262
بورسعيد	4.22	-	15.74	-	-	-	-	-	19.96	103.32	334.93	458.21	418
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33.74	572.14	605.88	94
العريش	-	-	162.09	-	-	-	-	-	162.09	-	-	162.09	45
السويس	0.37	12.47	2.17	-	-	0.84	0.01	-	15.86	-	-	15.86	44
الأدبية	29.64	0.05	27.57	-	56.05	0.02	-	-	113.33	24.88	-	138.21	52
سفاجا	1.52	5.8	60.79	-	-	0.2	-	-	68.31	-	-	68.31	38
الحمراوين	-	-	63.34	-	-	-	-	-	63.34	-	-	63.34	3
أبو الغصون	-	-	8.06	-	-	-	-	-	8.06	-	-	8.06	1
نويبع	29.53	2.98	1.27	0.56	0.06	0.8	0.04	0.50	35.74	-	-	35.74	141
السخنة	50.24	-	46.09	-	-	-	-	-	96.33	60.93	0.01	157.27	29
الإجمالي	158.2	29.54	697.06	0.56	78.26	1.86	5.76	272.58	1243.82	269.76	1134.52	2648.1	1127

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال يوليو 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالي
	وارد	صادر	إجمالي	وارد	صادر	إجمالي	
دمياط	5746	3756	9502	30820	30614	61434	70936
بورسعيد(غرب)	8424	11301	19725	34589	33360	67949	87674
شرق بورسعيد	2233	2626	4859	73131	70858	143989	148848
الأدبية	246	442	688			0	688
السخنة	9266	12852	22118	4666	1	4667	26785
الأجمالى	25915	30977	56892	143206	134833	278039	334931

أجندة إنترناشونال

* يتم فى بورسعيد إعتباراً من أول أكتوبر الجارى توزيع الإستمارات الخاصة بالمشروع القومى لإسكان الشباب وقد حددت اللجنة العليا للإسكان برئاسة الدكتور مصطفى كامل محافظ بورسعيد أولويات الأحقية بأقدمية الزواج.
* تم تحديد يوم 7 أكتوبر الجارى موعداً لمباراة منتخبى مصر وبتسوانا لكرة القدم فى الجولة الثانية بالتصفيات الأفريقية .
* تجرى الإنتخابات البرلمانية فى النمسا فى بداية أكتوبر الجارى بعدما إشتدت المنافسة بين جميع الأحزاب السياسية الرئيسية وقوائم مرشحيها.
* تحتفل مصر بعيد القوات المسلحة يوم 6 أكتوبر الجارى.
* تنظم مصر المسابقة الدولية الرابعة عشر للقران الكريم إعتباراً من 9 أكتوبر الجارى الموافق 16 رمضان وقد تم توجيه الدعوة إلى أكثر من مائة دولة للمشاركة فى المسابقة التى يحرص الرئيس حسنى مبارك كل عام على تسليم جوائزها للفائزين.
* تستأنف مصر شحنات تصدير الموالح للموانى الصينية إعتباراً من منتصف أكتوبر الجارى وذلك بعد التفاوض لفتح الأسواق الصينية أمام الصادرات الزراعية المصرية التى تتمتع بسمعة طيبة بالأسواق الصينية.
* تبدأ عودة المعتمرين بعد قضاء عمرة رمضان فى الفترة من 22 إلى 31 أكتوبر الجارى حيث يتم نقل 35 ألف و376 معتمراً خلال عشرة أيام فقط.
* يحتفل العالم الإسلامى بعيد الفطر المبارك فى الفترة من 23 إلى 25 أكتوبر الجارى.
* تحتفل مصر بعيد مدينة السويس والمقاومة الشعبية يوم 24 أكتوبر الجارى.
* تقام بطولة بولندا الودية لكرة اليد فى الفترة من 25 إلى 29 أكتوبر الجارى، ويشارك فيها منتخبات مصر والنرويج والبرتغال وبولندا.
* يتم يوم 26 أكتوبر الجارى مناقشة الشكوى المقدمة للإتحاد الأوروبى وكندا والولايات المتحدة إلى منظمة التجارة العالمية بشأن إتهام الصين بوضع العراقيل أمام بيع قطع غيار السيارات الأمريكية والأجنبية فى أسواقها المحلية.
* يتم تطبيق قانون حماية المستهلك بمصر فور صدور اللائحة التنفيذية له فى نهاية أكتوبر الجارى ويعتبر هذا القانون بداية فى طريق تحقيق التوازن والعدالة بين مختلف أطراف المجتمع.
* قررت الخطوط الماليزية وقف رحلاتها الجوية بين القاهرة ومطار كوالا لمبور مع نهاية شهر أكتوبر الجارى وذلك بسبب زيادة التكاليف التى تتكبدها الشركة نظير إقامة الأطقم فى مصر.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر يوليو 2006

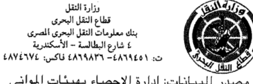
البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	30278	86709	8275	21848	3018	0	150128
مغادرة	0	19582	52259	8267	22472	2112	15891	120583
الإجمالى	0	49860	138968	16542	44320	5130	15891	270711

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال يوليو 2006

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	140	49	8	44	19	23	9	31	13	1	0	337
سفن صب جاف	0	0	21	3	1	1	3	3	4	0	1	0	0	37
سفن صب سائل	0	0	17	11	0	0	0	23	0	0	1	0	0	52
حاويات	0	0	80	82	85	0	3	1	16	0	2	0	0	269
سفن ركاب وسياحة	0	0	3	17	0	0	19	0	0	46	21	18	141	265
أخرى	0	0	1	256	0	0	0	2	0	0	0	0	0	259
إجمالى عام	0	0	262	418	94	45	44	52	29	77	38	19	141	1219

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



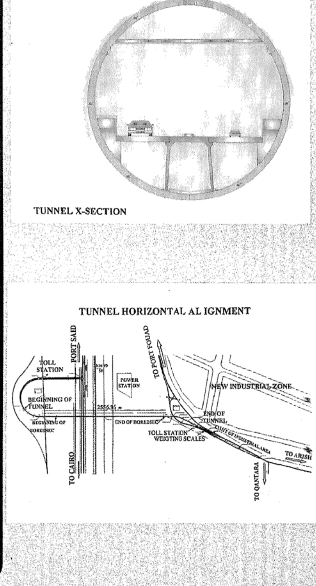
وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

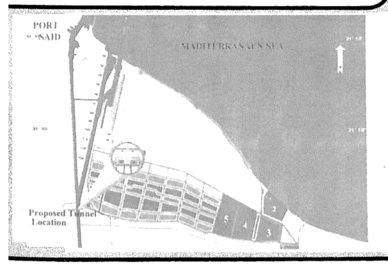
مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى

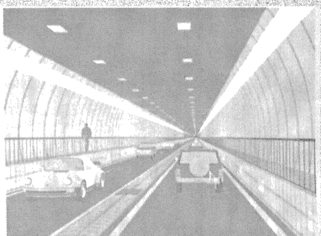
Project Objectives

- Developing the area of East of Suez Canal significantly.
- Adding one more axis to link Sinai to the valley and the rest of the country.
- Achievement continuation of the international coastal expressway from North Africa to Asia through Suez Canal.
- Serving the new free industrial zone at east of port said and the new port and thus promoting the international trade through Egypt.
- Providing hundreds of employment opportunities.
- Accelerate the development of Sinai and moving a large number of populations to Sinai, which is one of the strategic aims for the government.









Tunnel Under the Suez Canal Connecting East and West Port Said

Effects in Development of East Port Said

Profile

DR . ISMAIL E. MOBAREK

Education: B.Sc. Civil Engineering, Cairo University 1956

Dipl. Coastal Engineering and Hydraulics, Delft University 1958

M.Sc. Civil Engineering, University of california, Berkeley 1962

Ph.D. Civil Engineering (Coastal Engineering and Ports), University of California, Berkeley 1965

Employment: 1957 to 1972, Engineer and Director of Works, Suez Canal Authority 1972 to 1980, Professor of Ports and Coastal Engineering, Faculty of Engineering, Cairo University

Deputy Director of the Red sea Environmental protection Program, ALECSO, 1976/1977

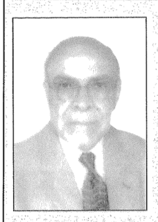
Private Consultant

1980 to 1999, Principle Maritime Specialist, World Bank, Washington DC, USA

1999 to 2002, Managing Director for CDG, specializing in BOT projects in infrastructure

1999 to present, Professor (Emeritus), Faculty of Engineering, Cairo University

2002 to present, Advisor to the President and CEO, Sokhna Port Development Company, Amiral Investment Corporation, and Advisor to many Port authorities and Port companies in development and restructuring of their business.



DR . ISMAIL E. MOBAREK



Professional Experience:

1- Worked for more than 40 years in the port, maritime and coastal engineering sectors. Was responsible in the early 70s for the initiation of the Coastal Research Institute under the Ministry of public works Designed and implemented numerous marine structures among which were breakwaters, quay walls, jetties, silpways and many more.

2- Worked under the World Bank for improving many ports in East and South Asia, such as China (7 ports), Korea (2 ports), Indonesia, philippines, Thailand, Malaysia, Karachi, India (6 ports) Sri Lanka and Bangladesh. Assisted the Kingdom of Saudi Arabia government in setting up the Strategy for the Maritime Sector and the Strategy for the Port Sector. Assisted the Kingdom of Bahrain government in setting up its Port Strategy.

3- Worked on port restructuring in Egypt, Saudi Arabia, Bahrain, Sri Lanka, Pakistan and China.

4- Was responsible for planning, supervising the designs and development of BOT projects in Freeways, Airports, Tunnels, Underground Garages, Hotels and tourist villages , as well as Development projects based on the re-use of sewage water participated in developing Rapid Transit Systems for the City of Alexandria –Borg el Arab.

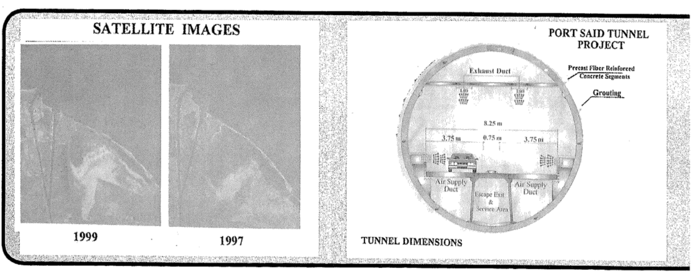
5-Participated in planning and development of the new city of Amriyah south of Alexandria.

6- Was Deputy Director for the Red Sea Environmental Protection program under ALECSO during which period assisted in developing the rules and regulations to protect the Red Sea, due to which the Red Sea is now considered to be the cleanest sea in this part of the World.

Affiliation to Societies:

* Life member of the American Society of Civil Enineers;
* Member of the Egyptian Society of Engineers;
* Member of the Board, National Authority for Transport Planning;
* Member of the Supreme Council of Ports in Egypt;
* Member of the Board, Arab Academy for Science and Technology, Under the Arab League, and
* Advisor to the Ministers of Transport in Egypt and Saudi Arabia.
* Member of the Advisory Group for the International Conference on Ports and Coastal Engineering in Developing Countries

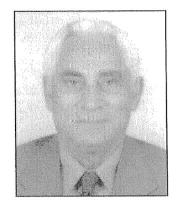
Publications: About 50 publication in the various fields listed above, published in reputable magazines and periodicals.



"يا أيتها النفس المطمئنة * ارجعى إلى ربك راضية مرضية *
فادخلى فى عبادى * وادخلى جنتى"
صدق الله العظيم



اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد
المحاسب / رجب حسن رجب
وجميع أسرة تحرير المجلة
والعاملون بها
ينعون بمزيد من الحزن والأسى
المغفور له بإذن الله

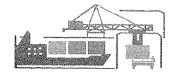


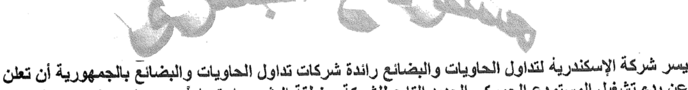
السيد اللواء بحرى / جلال فهمى عبد الوهاب

أمين الحزب الوطنى بالإسكندرية سابقاً
ورئيس هيئة ميناء الإسكندرية سابقاً
ورئيس مجلس إدارة شركة ميسكو للملاحة
ويتقدمون بخالص العزاء إلى:
المهندس طارق فهمى
السيدة شيرين فهمى
السيدة منى فهمى
وجميع أفراد الأسرة الكريمة
أسكنه الله فسيح جناته وألهمنا
وإياهم وذويهم الصبر والسلوان

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع



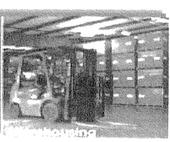


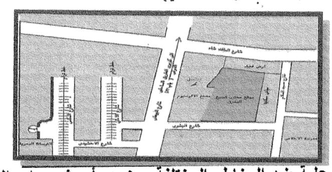


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية - تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات يرجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C. H .UN ٥٤٥٦٦ فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

الرئيس مبارك يفتتح مشروعات تطوير ميناء الإسكندرية نهاية العام

ALEXANDRIA PORT AUTHORITY

أكد الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء أن برنامج الرئيس حسنى مبارك الإنتخابى أعطى أولوية كبرى لقطاع النقل بإعتباره شريان الحياه وجزءاً أساسياً من حياة المواطن اليومية، اضافة إلى أنه عنصر مؤثر فى الإقتصاد القومى

قال إن الحكومة قامت بتحويل برنامج الرئيس إلى برامج تنفيذية، حيث يتم رفع كفاءة الطرق وتحسين عناصر الأمان، وأن تطوير السكك الحديدية يأتى فى قائمة تلك الأولويات.

وجدد نظيف دعوته للقطاع الخاص للمشاركة فى تحسين أداء وخدمات قطاع السكك الحديدية لأن مشاركته فى جميع القطاعات القطاعات الخدمية تعد سمة من سمات هذا العصر، لكن الملكية تبقى دائما للدولة فيما يخص البنية التحتية. ونوه رئيس الوزراء بما تم فى الإسكندرية مؤخراً من توقيع عقد لإنشاء شركة جديدة تعمل فى مجال تطوير السكك الحديدية والنقل بصفة عامة برأس مال قدره مليار دولار، حيث تعهدت هذه الشركة بإستثمار 30 مليار دولار، تمثل نحو 170 مليار جنيه، خلال السنوات الخمس القادمة فى قطاعات النقل والموانئ والسكك الحديدية.



دكتور/ أحمد نظيف — المهندس/ محمد لطفى منصور

وأضاف أن منظومة النقل فى مصر ستشهد طفرة كبيرة جداً خلال الفترة الرئاسية الحالية للرئيس مبارك.

وفى زيارته لميناء الإسكندرية أمس أعلن الدكتور نظيف أن الرئيس مبارك سيفتتح فى نهاية العام مشروعات التطوير بالميناء، وأن التطورات الضخمة التى تمت فى الميناء تجئ فى أطار البرنامج الإنتخابى للرئيس حسنى مبارك حيث شملت عمليات ميكنة حديثة وإحلال وتجديد وتجهيز للأرصفة وشبكة إلكترونية وغير ذلك.

وأضاف أن ما تم إنجازه فى الميناء يجسد صورة ننشدها جميعا فى مجال الموانى المصرية لأنها تنعكس بصورة إيجابية على عمليات التصدير والإستيراد وآليات التعامل المختلفة داخل الميناء.



المحافظ/ عادل لبيب — اللواء/ إبراهيم يوسف

وقال إننا راعينا البعد الإجتماعى فى عملية التطوير الضخمة بالميناء فيما يختص بنقل 1500 أسرة كانت تعانى نقصاً فى الخدمات والمساكن الآيلة للسقوط التى كانت متاخمة للميناء وأصبحوا الان يمتلكون الشقق والمحال التجارية بالإضافة إلى البمبوطية من منطلق الحرص على ألا يتأثر أى مواطن بعملية التطوير التى نفخر بها جميعاً.

قام رئيس الوزراء بتسليم 34 عقد إيجار للبمبوطية وتكلفت محلاتهم 2 مليون جنيه ويعتبر الإيجار بسعر رمزى فى إطار التيسير على المواطنين ومراعاة محدودى الدخل بالإضافة إلى تسليم عدد من العقود لأصحاب المساكن بإعتبارهم يمثلون العدد الأكبر والمستحقين للوحدات السكنية والبالغ عددها 1380 وحدة بالإضافة إلى محلات تجارية متنوعة عددها 88 محلاً وقد تكلفت الوحدة السكنية الواحدة من 40 إلى 50 ألف جنيه والمحل 15 ألف جنيه.

وإستمع رئيس الوزراء خلال الجولة إلى شرح من وزير النقل حول الخطوات التى تضمنتها عملية التطوير بالميناء بما فيها الشوارع والمحلات المحيطة بالمداخل الرئيسية بالميناء مثل شارع النصر.

وقد قام الدكتور نظيف بجولة شملت عدداً من الساحات والإرصفة للإطلاع على مدى ما تم من تطوير وتجهيز بمعدات فنية وإلكترونية.

رافق رئيس الوزراء فى الجولة وزراء التنمية المحلية والثقافة والإسكان ومحافظ الإسكندرية ورئيس هيئة ميناء الإسكندرية ورئيس أكاديمية النقل والتكنولوجيا.

إدارة إلكترونية

أكد د. مجدى راضى المتحدث الرسمى لرئاسة الوزراء فى أعقاب زيارة لميناء الإسكندرية أن الدكتور نظيف أكد أن التطوير الذى شهده ميناء الإسكندرية تضمن عدة محاور أهمها إعادة تأهيل المبانى وتحويل كافة العمليات وإدارتها إلكترونياً وخاصة فى الحاويات ومع المتعاملين فى الإدارات المختلفة بالميناء مما تطلب إعادة هيكلة وبناء البنية التحتية.. وهو ما يسمى بـ"الإدارة الإلكترونية"..

كذلك تدريب وتأهيل المتعاملين مع الميناء والجمرك والصادرات والواردات والجمهور لرفع مستوى الكفاءة فى التعاملات. ومع نهاية هذا العام سيكون الميناء بمثابة إنشاء ميناء جديد.

وأكد الدكتور مجدى راضى أن ما يشهده ميناء الإسكندرية من تطوير وميكنة إلكترونية يعد أكثر تقدما من التطوير الذى شهده ميناء دمياط.

وأضاف أنه تم إنشاء محطة الركاب من جديد وحرص رئيس الوزراء فى مراحل التطوير إلا تكون محطة الركاب داخل المنطقة الجمركية تعزيزاً للصورة السياحية للمحطة.. ونقل العديد من الأعمال خارج الميناء أو خارج المنطقة الجمركية مما يقلل نسبة 50% من الزائرين داخل الميناء.

وأشار المتحدث الرسمى لرئاسة الوزراء إلى أنه سيتم إنشاء محطة سكة حديد فى الميناء ومحطة للبضائع وأخرى بميناء الدخيلة وكذلك محطة للحاويات .. وأضاف أنه تم تجهيز 28 مبنى بالميناء مثل المبنى التاريخى للجمرك الذى تم إنشاؤه من 200 سنه حيث تم إعادة الرونق الفنى له وترميمه بصورة حضارية.

وأكد أن تعليمات الدكتور أحمد نظيف قبل التطوير تمثلت فى التطوير للمناطق المحيطة بالميناء بالإضافة إلى الميناء نفسه وخاصة للمناطق العشوائية بجوار باب 27 والتى تمت إزالتها ونقل الأسر منها وتسليمها الوحدات الجديدة.

ووصف مشروع طريق دفرة – كفر الزيات، الذى تم إفتتاحه أيضاً الشهر الماضى بأنه مشروع عملاق يقام لأول مرة فى وسط الدلتا، حيث توضح تكلفة المشروع التى تبلغ 360 مليون جنيه أهميته القصوى.

أشار نظيف إلى أن المشروع يعد إستكمالاً لكوبرى كفر الزيات العلوى الجديد على النيل الذى إفتتحه الرئيس مبارك، وبلغت تكلفته 240 مليون جنيه وبذلك تبلغ التكلفة الكلية للمشروعين نحو 600 مليون جنيه .

قال الدكتور نظيف إن ميزة المشروع إنه طريق حر بالكامل فى منطقة من الصعب إنشاء طرق حرة فيها لأن الطريق يخترق الأرض الزراعية، كما توجد أنفاق تحت الطريق لخدمة السكان وذلك لمراعاة البيئة الإجتماعية الموجودة على جانبى الطريق.

أوضح أن الطريق الجديد يعود بالطريق الزراعى القديم إلى سابق عهده حيث يتميز بالإنسيابية وتقديم خدمة أفضل للنقل وتوافر عناصر الأمان.

قال: إن الطريق مزدوج ، وكامل الإنارة ولا توجد به أى تقاطعات بما يعنى تقليل نسبة الحوادث.. معرباً عن أمله فى تكرار هذا النموذج فى الدلتا والصعيد.

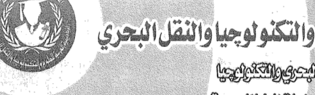
وقد إفتتح الدكتور نظيف طريق دفرة – كفر الزيات الحر الذى يستهدف تحقيق السيولة وتوسيع طريق مصر – إسكندرية الزراعى فى المسافة من طنطا حتى كفر الزيات بتكلفة 360 مليون جنيه منها 240 مليوناً للأعمال الصناعية و 120 مليوناً لأعمال الطرق.. ويبلغ طول الطريق – الذى نفذته الهيئة العامة للطرق والكبارى – نحو 24 كيلو متراً..

إستمع د. نظيف لشرح من وزير النقل المهندس **محمد لطفى منصور** حول المشروع، حيث أوضح أن التفكير فى إنشاء هذا الطريق جاء لمواجهة الصعوبات الكبيرة فى طريق مصر – إسكندرية الزراعى، والمتمثلة فى وجود كتل سكنية كثيفة على جانبى الطريق فى المسافة من طنطا حتى كفر الدوار ووجود إختناقات مرورية بالطريق عند نفق ميت حديس – نفق الدلجمون.

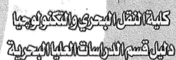
أوضح وزير النقل أنه من الأسباب الأخرى للتفكير فى هذا المشروع زيادة الإحتكاك المرورى الجانبى نظراً لوجود بعض التقاطعات السطحية لمداخل الطرق المؤدية من طنطا إلى كل من زفتى والمحلة الكبرى وكفر الشيخ ودسوق وإنتهاء العمر الإفتراضى لكوبرى كفر الزيات على النيل .

قال وزير النقل: أنه حرصاً من الهيئة على تحقيق السفر الأمن والمريح والإقتصادى تم إنشاء طريق دفرة – كفر الزيات كأول طريق تنشئه وتديره هيئة الطرق والكبارى، بإلغاء جميع التقاطعات السطحية بإنشاء عشرة كبارى علوية و25 نفق مشاة ونفق سيارات واحد و 13 كوبرى سطحياً.





الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



كلية النقل البحري والتكنولوجيا

دليل قسم الدراسات العليا البحرية

أهداف الدراسات العليا البحرية

الهدف من الدراسات العليا البحرية هو زيادة المعرفة وترسيخ قاعدة البحث العلمي وإعداد كوادر علمية قادرة على دفع عملية التنمية بالإبداع العلمي المتميز فى مجال صناعة النقل البحرى وحماية البيئة البحرية بالإضافة إلى تحسين فرص العمل والترقى للدارسين.

الدرجات العلمية بكلية النقل البحري قسم الدراسات العليا البحرية

تمنح الأكاديمية الدرجات العلمية التالية بناءاً على توصية مجلس كلية النقل البحرى والتكنولوجيا.

* دبلوم الدراسات العليا فى تكنولوجيا النقل البحرى.
* درجة الماجستير فى تكنولوجيا النقل البحرى

- هناك فرصة للتسجيل لدرجة الدكتوراه للدارسين المتميزين الحاصلين على درجة الماجستير فى تكنولوجيا النقل البحرى.

مسارات الدراسة

أولا: النظام البحثى (الترددى):

درجة الماجستير فى تكنولوجيا النقل البحرى:

فترة الدراسة 6 فصل دراسى (3 سنوات) وتقبل الكلية التسجيل لدرجة الماجستير بالنظام البحثى (الترددى) فى أحد موضوعات تكنولوجيا النقل البحرى، ولقبول التسجيل يقدم الدارس موضوع وخطة البحث موضحاً بها الأهداف والدراسات السابقة والمنهج البحثى ومصادر المعلومات كما يقدم نتيجة إختبار TOEFL وشهادة ICDL.

ثانيا: نظام المقررات "البرامج المتخصصة":

1 - برنامج الملاحة المتقدمة
2- برنامج عملياً فى الأسطول والسلامة البحرية
3 - برنامج المسح البحرى والهيدروجرافى
4 - برنامج معاينات الهندسة البحرية
5 - برنامج حماية البيئة البحرية

أ- درجة الماجستير (42 ساعة معتمدة)

فترة الدراسة 4 فصل دراسى (عامين)، يتطلب هذا النظام دراسة 10 مقررات وزن كل منها 3 ساعات معتمدة، 6 مقررات منها أساسية و 4 مقررات مساعدة، كما يقوم الدارس بإعداد رسالة علمية وزنها 12 ساعة معتمدة يتم تقييمها وفقاً لأسلوب مناقشة الرسائل.

ب- دبلوم الدراسات العليا (21 ساعة معتمدة)

فترة الدراسة 2 فصل دراسى (عام واحد)، يتطلب هذا النظام دراسة 6 مقررات بالإضافة إلى إعداد تقرير علمى (حلقة بحث) وزن كل منها 3 ساعات معتمدة.

شروط التسجيل:

أ- لدرجة الماجستير:

- أن يكون الدارس حاصل على الدرجة الجامعية الأولى (بكالوريوس/ ليسانس) بتقدير جيد على الأقل.
- تقديم نتيجة إختبار TOEFL وحاسب آلى ICDL معتمدة

ب- لدرجة الدبلوم:

أن يكون الدارس حاصل على الدرجة الجامعية الأولى (بكالوريوس/ ليسانس).

رسوم التسجيل

* الفصل الدراسى بالنظام البحثى: 1800 جم للمصرين ، 1800 دولار لغير المصريين.
* الفصل الدراسى بنظام المقررات: 2500 جم للمصرين، 2500 دولار لغير المصريين.
* الفصل الدراسى للنظامين إذا كان الدارس موفداً 3000 جم للمصريين، 3000 دولار لغير المصريين.

للإستعلام:

فرع الإسكندرية:
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
ص.ب 1029 قسم الدراسات العليا البحرية
كلية النقل البحرى والتكنولوجيا
العنوان: طريق جمال عبد الناصر - ميامى - الإسكندرية
تليفون: 5482517 (203+) - 5482419 (203+)
فاكس: 5482517 (203+)
بريد إلكترونى: maritim egraduate@aast.edu

فرع القاهرة:
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
العنوان: شارع المشير أحمد إسماعيل - خلف شيراتون هليوبولس - مصر الجديدة
تليفون: 9 2685615 (202+) - 2685616 (202+)
فاكس: 2680445 (202+)
بريد إلكترونى: maritim egraduate@aast.edu





شركة مصر للطيران للشحن الجوى

ولدت شركة مصر للطيران للشحن الجوى عملاقة .. فهى لم تولد من فراغ وإنما هى تطور ونمو طبيعى لقطاع البضائع بمؤسسة مصر للطيران سابقاً ...ولقد تأسست الشركة بموجب قرار وزير الطيران المدنى رقم 688 لسنة 2002 كإحدى الشركات التابعة للشركة القابضة لمصر الطيران.

الطيار/ أسعد درويش

وقد حددت الشركة لنفسها سياسة واضحة محددة تعتمد على ثلاث محاور هى:

1- النقل الجوى للبضائع والبريد.

2- إنشاء وإدارة مجمعات البضائع.

3- إستكمال منظومة النقل والخدمات عن طريق ربط النقل الجوى بالنقل البرى والبحرى.

وحددت الشركة لنفسها خطاً استراتيجياً يعتمد على:

(أ) التطور المستمر والوصول إلى أعلى معدلات الجودة فى الأداء.

(ب) إرضاء العملاء.

(جـ) تحقيق الأرباح لمزيد من التطور والإستثمار فى النقل الجوى.

ويعتمد ذلك كله على الأهداف المحددة بدقة والتى وضعتها الشركة لنفسها وهى:

* تحقيق معدلات تشغيل أسطول البضائع بما يحقق عائد جيد.
* الاستغلال الأمثل لجميع فراغات الخطوط.
* توفير فراغات مع شركات طيران أخرى بالتعاقد لإستكمال خطوط النقل ولتغطية الطلب المتزايد من العملاء.
* تنشيط دور وكلاء الشحن والتحفيز المستمر لهم.
* تنشيط الحركة على خطوط الشركة من وإلى وعبر القاهرة.
* التقييم المستمر لدور المكاتب والوكلاء.
* وضع سياسات بيعية مرنة تخضع لآليات السوق.
* الدراسة المستمرة لملائمة الأسطول باتجاهات الحركة وتجديد الأسطول بما يتوافق مع هذه الاتجاهات.
* تحديد القدرة الاستيعابية لمجمعات البضائع وإمكانيات التوسع المستمرة.
* إقرار نظام لإدارة الجودة.
* تطوير نظم تدريب الكوادر البشرية بما يحقق ملائمة مستمرة للعنصر البشرى لأهداف الشركة.
* التقييم المستمر لكل العناصر السابق ذكرها.

ومن الأهداف يتضح دائماً احتياجات الشركة للدخول فى تحالفات مستمرة مع شركات الطيران العاملة فى مجال النقل الجوى للبضائع وفتح أسواق جديدة واستحداث نظم جديدة آلية للتعامل.

أسطول الشركة:

يتكون أسطول الشركة من طائرتى إيرباص 300 ب 4 التى تتسع كل منها لحمولة قدرها 41 طن فى الرحلة الواحدة بسعة مترية 320 م^3 وطائرة من طراز إير باص 300 – 600 حمولة 45 طن وستبدأ الطائرة الرابعة من طراز 300 – 600 الخدمة اعتباراً من أول يونيو 2006، ليتم الإحلال بالطائرات الحالية أو العمل معها فى خدمة الإقتصاد القومى.

وتستطيع هذه الطائرات نقل جميع أنواع البضائع بما فيها الأحجام والأوزان الضخمة مثل السيارات ومعدات البترول وقطع الغيار وأنواع البضائع الأخرى المتعددة.

كما أن الشركة تعتمد أيضاً على الفراغات المتاحة بطائرات الركاب التابعة لشركة مصر للطيران للخطوط بموجب إتفاقية بينهما للاستغلال الأمثل لهذه الطائرات ...

مجمعات البضائع:

تمتلك وتدير الشركة عدة مجمعات للبضائع وهى:

– مجمع القاهرة (ملكية).

– مجمع الإسكندرية (ملكية).

– مجمع العاشر من رمضان (ملكية).

– الساحة المبردة لخدمة الحاصلات الزراعية (إدارة).

– جارى إنشاء قرية بضائع بمطار الأقصر الدولى.

– جارى التعاقد لإنشاء قرية بضائع بمطار برج العرب.

مراكز التجميع والتوزيع:

❖ **مطار أوستند ببلجيكا**

ويتم خدمته برحلة يومياً من وإلى القاهرة.

❖ **مطار هان بألمانيا الاتحادية**

ويتم خدمته برحلة أسبوعية تزيد إلى رحلتين فى حالة زيادة الحركة.

❖ **مطار الشارقة الدولى :**

ويتم خدمته برحلات عارضة ويتم تشغيل رحلات مباشرة من الشارقة إلى مطارى هان وأوستند.

❖ **مطار ستانستد بلندن :**

ويتم خدمته برحلات أسبوعية وعارضة.

❖ **مطار شاتورا بفرنسا :**

ومن هذه المطارات يتم التجميع والتوزيع إلى البلاد المجاورة وإلى مناطق أوروبا عن طريق النقل البرى بالشاحنات السريعة.

كما يتم النقل إلى مطارات أخرى عديدة بتشغيل رحلات عارضة ومنتظمة مثل الخرطوم – عنتيبى – ألدوريت – ميلانو.

❖ **المحطات الرئيسية لشركة مصر للطيران للشحن الجوى :**

– فرانكفورت – لندن – أوستند – جدة – الشارقة

العمالة:

يبلغ عدد العاملين بالشركة 980 موظفاً وعاملاً أكثرهم من العمالة الفنية المتميزة والمدربة تدريباً راقياً على أعلى مستويات الجودة لقبول وتداول ومناولة البضائع الخطرة، الحيوانات الحية، البضائع العادية والقابلة للتلف.

ويتم فى هذا الخصوص الالتزام الدقيق بالمتطلبات الدولية من خلال منظمتى الإيكاو والاياتا أو المعايير الدقيقة للهيئة المصرية للطيران المدنى.

مشروعات التطوير:

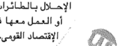
* تم إفتتاح مجمع مخازن شركات البريد السريع فى 7/1/ 2004 والذى يخدم 6 شركات بريد سريع Courier.
* التوسعات الحالية لإنشاء صالة جديدة للصادرات ومكاتب لوكلاء الشحن.
* تجديد الورش.
* تحت الدراسة وجارى البدء فى تنفيذ المشروع الجديد لتجميع جميع إدارات الشركة بمجمع البضائع وتجديد مبنى المجمع الرئيسى.
* تطوير نظم حجز وتداول البضائع بالإتفاق مع شركة SITA العالمية.
* إدخال نظام E-Freight.
* تطوير نظام حسابات البضائع آليا.
* ربط نظم الشركة بأنظمة موحدة ووجود موقع للشركة على الإنترنت يتيح مطالع كافة البيانات.
* برنامج متابعة استقبال وترحيل الطائرات آلياً FAPS.
* إحلال الحاسبات وتجديد شبكة المعلومات.
* ربط وكلاء الشحن بشبكة الحاسب الآلى للشركة.
* ميكنة وتطوير النظم بالمكاتب الخارجية.
* الاشتراك فى نظام محاسبة الوكلاء آلياً CASS.

المساهمة فى خدمة الإقتصاد القومى:

أن مصر للطيران للشحن الجوى بمساهمتها المستمرة فى خدمة الإقتصاد القومى عن طريق نقل الصادرات المصرية مثل الخضروات والفاكهة الطازجة والملابس والمنسوجات وغيرها تؤكد يوماً بعد يوم جدارتها فى حقل النقل الجوى للبضائع، واليوم يزداد هذا الإسهام بنقلها لشحنات الآثار المصرية والتى تحتاج إلى أعلى قدر من الرعاية إلى المعارض الخارجية لتساهم بدور فعال فى إثراء الحضارة الإنسانية وإبراز دور الحضارة المصرية فى التاريخ.

كما وأن تحمل مصر للطيران للشحن الجوى لمسئولية نقل شحنات اللحوم الطازجة المستوردة من السودان لخدمة المواطنين يؤكد هذا الدور الوطنى ويدعمه.

حقاً أن المشوار طويل ولكنه ليس بشاق بفضل جهود العاملين المتميزين فعلاً والذين يكتسبون الخبرات المستمرة وبفضل جهود السيد الطيار أسعد درويش رئيس مجلس الإدارة الذى يتعامل مع الجميع بشفافية وعقل متفتح وأفق واسع .. ويتعامل مع جميع أبناءه الصغير قبل الكبير بروح القلب المفتوح والباب الغير مغلق لعرض شكاواهم وحلها أولاً بأول ليستمر العطاء .. وتستمر المسيرة من أجل النجاح الدائم لشركة مصر للطيران للشحن الجوى.











تعتبر مشكلة الألغام من كوارث العصر الذى يعيش فيه العالم، وجريمة عالمية مستمرة منذ عام 1945، فهناك بلدان لازالت تعانى من هذه المشكلة وفى مقدمتها مصر وأفغانستان وكمبوديا وأنجولا والبوسنة والهرسك وكورواتيا وأرمينيا، حيث تم زرع ما يقرب من 200 مليون لغم فى أراضيها إبان الحروب وذلك حسب تقارير الأمم المتحدة، ويصل عدد ضحايا الألغام فى العالم إلى حوالى 500 فرد أسبوعياً يشكل منها الأطفال 20% تقريباً، ويموت منهم 85% بسبب عدم توفير الرعاية الطبية بالرغم من تدعيم اليونيسيف لأنشطة إزالة الألغام فى أكثر من 30 دولة، ونشر التوعية بأخطار الألغام ضد الأطفال.

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

إن الأمم المتحدة تحاول من جانب العمل على إزالة الألغام من خلال محاور تنحصر فى تحديد أماكن الألغام وإزالتها وتدميرها، وتطويق المناطق التى توجد فيها، وتوفير المساعدات الطبية، وإعادة تأهيل المصابين، وتوفير فرص العمل والتدريب، وتقديم المساعدات التقنية للدول لتدمير مخزونها من الألغام، وبالرغم من ذلك فلازالت الألغام مدفونة فى أراضى معظم الدول، وتعانى منها عشرات البلدان التى كانت محتلة بواسطة القوات البريطانية والايطالية والفرنسية إبان الحرب العالمية الثانية ولم يكن لهذه البلدان فيها دوراً ولم تشارك فى حوادثها، وعلى سبيل المثال فإن مصر لازالت تعانى منذ إنتهاء الحرب العالمية الثانية من الألغام التى زرعت فى أراضيها عندما كانت مسرحاً للعمليات القتالية، ويصل عدد هذه الألغام إلى ما يقرب من 18 مليون لغم كانت السبب فى الأضرار التى لحقت بمصر ولازالت، وتتمثل فى الخسائر البشرية، وعدم إمكان التنمية فى الأراضى المزروعة بالألغام والتى تصل مساحتها إلى ما يقرب من 10% من مساحة مصر فى الصحراء الغربية، وبالتالى صعوبة البحث عن الثروات البترولية والمعدنية فى هذه المساحة، ولم تتمكن مصر من إزالة هذه الألغام التى تحتاج إلى الملايين من الجنيهات، هذا علاوة على أن مصر ليس لديها التقنية الحديثة المستخدمة فى إزالة حقول الألغام الغير محددة الأماكن والتى لا يوجد لها خرائط لتحديد أماكنها، ولذا كان من الواجب على بريطانيا وألمانيا وإيطاليا تحمل المسئولية القانونية الدولية عن قيامها بزرع هذه الألغام فى الأراضى المصرية، ومخالفتها لإتفاقيات لاهاى لسنة 1899 - 1907 الخاصة بقواعد ولوائح الحرب، وقانون الحرب الخاص بعدم إستعمال الأسلحة المحرمة دولياً، ومعاهدة أوتاده الخاصة بحظر استعمال الألغام المضادة للأفراد، ومعاهدة الأمم المتحدة لعام 1980 الخاصة بحظر استعمال الأسلحة اللا إنسانية وعلى رأسها الألغام، ومطالبة الدول الأطراف بإزالة هذه الألغام عند إنتهاء القتال، ودفع تكلفتها وتعويض المصابين بسببها، وتقديم المعونة الفنية والمادية اللازمة.



لقد فشلت كل الجهود التى تلزم الدول المتحاربة بتطهير الأراضى من هذه الألغام لأنها رأت أن ذلك سيكون إلزاماً عليها بالنسبة لمناطق عديدة فى العالم.

محاولات للقضاء على الألغام

لقد نجحت اليابان فى تصنيع مركبة من وحدتين يعملان معاً فى تطهير 2200 متر مربع من الألغام فى الساعة حيث تقوم إحدى الوحدتين بمسح الأرض، وعند عثورها على اللغم ترسل ذبذبات تحدد مكانه لتبدأ الوحدة الثانية فى الاتجاه إليه وتدمره فوراً، كما أن كندا وانجلترا قامت بتصنيع مركبات مماثلة لإستخدامها فى إزالة الألغام.

المفاجأة الكبرى

أخيراً كانت المفاجأة الكبرى التى توصلت إليها المراكز البحثية العالمية، وأكدها علماء مصر، وهى إكتشاف بعض أنواع من النبات والبكتريا يمكن القضاء على الألغام، وأكدت ذلك المعامل الألمانية ومعامل الجيش الإيطالى التى خرجت منها هذه الأفكار العلمية الخطيرة، فعندما يتم زراعة هذه النباتات فى حقول الألغام فإنها ترتطم بجسم اللغم وتتعامل معه وبالتالى يتغير لونها مما يسهل رسم خريطة لمواقع الألغام، وقد قامت بعض المعامل والشركات بإنتاج هذه النباتات التى لها القدرة على إكتشاف أماكن الألغام. ولذا فقد ركز علماء مصر الذين يجمعهم المركز القومى للبحوث على الإستفادة من الباحثين والعلماء العائدين من الخارج لنقل التكنولوجيا العالمية المتقدمة إلى داخل المركز، وتحويلها إلى واقع يخدم قضية مصر مع الألغام خاصة بعد تأكيد مراكز الأبحاث العالمية بأن هناك بعض البكتريا لها القدرة على تحليل الحديد الذى يحتوى على المادة المتفجرة، ويتم حقن هذه البكتريا فى مواقع الألغام التى تحددها النباتات.

لقد أصبح الأمل كبير فى التخلص من مشكلة الألغام وذلك عن طريق النباتات، وعلينا الإنتظار ثلاث سنوات وهى المدة اللازمة لإعداد خريطة الألغام بالبكتريا والقضاء عليها والإستفادة بالأراضى التى كانت تحتضنها، ويصبح الحلم حقيقة.

الألغام التى تعانى منها الدول

محطات وأخبار

الإستثمارات العربية فى سوريا

إحتلت سوريا المرتبة الرابعة بين الدول الجاذبة للإستثمارات العربية البينية عام 2005 بنسبة 4.4 % بعد السعودية وقد أكد مصطفى الكفرى مدير مكتب الإستثمارات السورى أن السوق السورى لم يتأثر بالظروف السياسية فى المنطقة، وقد دخلت سوريا بقوة نادى الدول المستقطبة للإستثمارات بعدما تجاوزت الإستثمارات فيها 370 مليار ليرة بما يعادل حوالى 7.4 مليار دولار العام الماضى

بديل التليفون المحمول أثناء القيادة

قام مهندسو إحدى الشركات الأوروبية بإنتاج بديل حديث للتليفون المحمول أثناء القيادة، وذلك عن طريق إخفاء التليفون ومكبرات الصوت فى مرآة الرؤية الخلفية التى سيتم تحويلها إلى شاشة تظهر عليها أرقام التليفونات وقائمة الأرقام المسجلة ويحتوى هذا الجهاز على جميع مواصفات المحمول المطلوبة والتى تنحصر فى التحكم بدرجة الصوت وتسجيل المكالمات وكتم المحادثات عن الاخرين، بجانب تقليب صفحات الأرقام المفضلة.

حصيلة الإيرادات الضريبية

زادت حصيلة الجمارك المصرية خلال العام المالى 2005/ 2006 بنسبة حوالى 21% حيث سجلت 9.4 مليار جنيه، وضرائب المبيعات بنسبة 7.5% لتصل إلى 24 مليار جنيه والضرائب العامة بنسبة نمو 10% لتصل إلى 45 مليار جنيه، والإيرادات الأخرى غير الضريبية بنسبة 29% لتصل إلى 49 مليار جنيه وقد أكد الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية أن هذا الإرتفاع والنمو فى الإيرادات العامة أدى إلى تراجع العجز الكلى فى الموازنة العامة بحوالى 1.6% ليصل العجز إلى حوالى 5.8 مليار جنيه بنسبة 8.6% من الناتج المحلى بعدما كان فى العام السابق 9.6 %

مؤسسة مالية إستثمارية ليبية

يتم فى ليبيا إنشاء مؤسسة مالية إستثمارية - تحت مسمى المؤسسة الليبية للإستثمار تتمتع بالشخصية الإعتبارية والذمة المالية المستقلة، ويصل رأسمالها إلى 250 مليون دولار وتتبع اللجنة الشعبية العامة وتهدف هذه المؤسسة إلى إستثمار تنمية الأموال التى تخصصها اللجنة الشعبية العامة لها لتحقيق عوائد مالية مناسبة وتنويع مصادر الدخل الوطنى والحد من تأثير تقلبات الدخل والإيرادات النفطية

السكك الحديدية والأمل فى ربط الوطن العربى

فى مصر كان خط السكك الحديدية الذى أنشئ فى القرن التاسع عشر أول خط سكك حديدية فى أفريقيا، وكان خط سكك حديد الحجاز التاريخى من دمشق إلى الأراضى المقدسة حلم كل مسافر وحاج، وعندما حاول الانجليز قطع شرايين الاتصال بين مصر والسودان، تعمدوا التباين بين المسافة العرضية للقضبان السكك الحديدية بين مصر والسودان حتى لا يلتقى الخطان، فهل تنجح السكك الحديدية فى تيسير التجارة وربط البلاد العربية فى وطن واحد كبير هو الوطن العربى.



بقلم الدكتور / أيمن النحراوى



فيما يتعلق بالربط بالسكك الحديدية، فقد اعتمد فى تحديد الوصلات الناقصة بين الدول العربية على الشبكات القائمة فيها بالفعل، وقامت الأمانة العامة للجامعة بإرسال بعثة ميدانية شارك فيها الاتحاد العربى للسكك الحديدية إلى ست دول عربية يمثل الربط بينها حلقات هامة فى الربط العربى الشامل، بغرض إعداد دراسة ما قبل الجدوى للوصلات الناقصة فى تلك الدول. وقد توصلت البعثة إلى وجود (9) وصلات ناقصة لم تدرج لها الحكومات المعنية اعتمادات أو خططاً لتنفيذها، و(6) وصلات ناقصة مخطط تنفيذها ومدرجة لها اعتمادات مالية، و(10) وصلات مطلوب تحديثها حسب المواصفات الموحدة المعتمدة لشبكة الخطوط الحديدية العربية وهى كالتالى :

الدول حالياً ومستقبلاً، إضافة إلى اختلاف اتساع السكك القائمة والمواصفات الفنية والهندسية فيما بين بعض الشبكات القائمة، بل بين أجزاء شبكة القطر الواحد.

وقد قدرت تكلفة إجراء دراسات الجدوى الإقتصادية لمشروعات وصلات الربط السككية من 0.05% إلى 1% من تكلفة تنفيذ المشروع ذاته (حسب الموقع ومدى توافر البيانات عن حجم النقل والتجارة الحالية والمستقبلية وغيره)، كما قدر متوسط تكلفة إنشاء الكيلو متر الطولى الواحد للخطوط الناقصة فى المنطقة العربية بما يتراوح بين 600 ألف، 1 مليون دولار أمريكى (حسب طبيعة الأرض وطبوغرافية الموقع والمسار).

• فى جمهورية مصر العربية أن محور الساحل فى شمال إفريقيا يمتد من الإسكندرية غرباً إلى مرسى مطروح والسلوم ثم يتجه إلى ليبيا وتونس والجزائر والمغرب وموريتانيا بطول إجمالى 6200كم. ويبلغ طول الجزء الواقع بالأراضى المصرية 560 كم بعرض قياسى 1.435 متر يلزم تجديد مسافة 260 كم منها بين سملا والسلوم بتكلفة قدرها 750 مليون جنيه بخلاف تكاليف رفع الألغام من بعض المناطق.

وبالنسبة لمحور الربط السككى الشرقى (الإسماعيلية / العريش / رفح) فقد تم تنفيذ وتشغيل الوصلة الفردان / بئر العبد بطول 100 كم، وهى جزء من محور يبلغ طوله 225 كم متفرعاً من الفردان غرب قناة السويس ليعبر القناة بكوبرى معدنى متحرك بطول 640 متراً بفتحة ملاحية 320 متراً ليتجه شرقاً موازياً لساحل البحر المتوسط شمال سيناء حتى مدينة رفح على الحدود الشرقية لمصر مما يحقق مستقبلاً إمكانية إعادة تشغيل قطار الشرق السريع حتى استانبول. وقد تم إشهار مناقصة لتنفيذ الأعمال المدنية بين بئر العبد / العريش بطول 77 كم وتم فتح المظاريف الفنية والمالية وجارى إستكمال باقى الإجراءات تمهيداً للبدء فى التنفيذ. ومن المخطط تنفيذ الأعمال فى المسافة بين العريش / رفح بطول 45 كم بعد نهو الأعمال فى المسافة بين بئر العبد / العريش.

وبالنسبة لمحور وادى النيل بين مصر والسودان، فقد أفادت الجهات المختصة المصرية والسودانية بأنه تمت الدراسات المبدئية بشأنها وأعدت مستندات المناقصة العالمية للمكاتب الإستشارية والمواصفات الخاصة بالدراسة الفنية لتحديد مسار الخط الحديدى المقترح بين أسوان ووادى حلفا بطول 500 كم (منها 450 كم داخل الحدود المصرية، وحوالى 50 كم داخل الحدود السودانية) ويتم البحث حالياً عن مصادر تمويل الدراسة التى تقدر بـ 5 مليون دولار وتمويل تنفيذ مسار الخط الحديدى المقترح بتكلفة تقديرية 500 مليون دولار.

وللربط بين محورى الشمال الإفريقى ووادى النيل ومحور خط الحجاز وشبكات المشرق العربى، هناك تصور لمحور كوبرى الفردان / طابا بطول 600 كم وبتكلفة تقديرية حوالى 450 مليون دولار حيث يبدأ من الفردان (بعد عبور الخط الحديدى قناة السويس بكوبرى الفردان) يتجه جنوباً بمحاذاة الساحل الشرقى لخليج السويس حتى شرم الشيخ بطول 400 كم ليعبر خليج العقبة (بكوبرى أو نفق) عند مضايق تيران إلى الأراضى السعودية ومنها إلى الدول المجاورة والتكلفة التقديرية لإنشاء هذا الخط 400 مليون دولار بخلاف تكاليف تنفيذ العمل الصناعى اللازم لعبور خليج العقبة، وتتكلف دراسة الجدوى للمشروع 4 مليون دولار.

كما تم دراسة إنشاء وصلة حديدية تربط بين الأراضى المصرية والأردنية عن طريق المحور الجنوبى لسيناء مروراً بالشط / أبوزنيمة / الطور / شرم الشيخ، ليمتد من شرم الشيخ شمالاً بطول 200 كم بمحاذاة الشاطئ الغربى لخليج العقبة ماراً بدهب / نويبع ليصل إلى طابا حيث يمكن عبور القطار بين طابا والعقبة بعبارة تحمل القطار بينهما.

❖ **فى سوريا** بأنه يتم حالياً متابعة تنفيذ وصلة (دير الزور / البوكمال / الحدود العراقية)، وتطوير وصلة (دمشق / درعا / الحدود الأردنية)، وإعادة تأهيل وتطوير وصلة (طرابلس / الحدود السورية)، (دمشق / سرغايا الحدود اللبنانية).

❖ **فى العراق** يتم حالياً الربط السككى بين العراق وسوريا عبر ربيعة موجود وصالح للعمل ومتوقف بسبب الظروف الأمنية الحالية. أما خط القائم / البوكمال فلم ينجز الجزء الواقع داخل الأراضى السورية حتى تاريخه.

❖ **فى الأردن** تمت الموافقة على إجراء دراسة شاملة لربط شبكة السكك الحديدية الأردنية مع الدول المجاورة وذلك بتحديث الدراسات السابقة ودراسة الأجزاء الناقصة وإعداد مخطط شامل لأولويات التنفيذ، ومن المتوقع الإنتهاء من هذه الدراسة فى منتصف عام 2006.

❖ **فى الإمارات** فى إطار مجلس التعاون لدول الخليج العربية، تم تكليف دولة الكويت بإعداد دراسة جدوى لربط دول المجلس بشبكة من السكك الحديدية وذلك بالتنسيق مع فريق العمل الفنى المشكل من الدول الأعضاء، وهذه الشبكة يمكن ربطها مستقبلاً بشبكة السكك الحديدية للدول المجاورة.



تطوير منظومة النقل البحرى المصرى
بين الماضى والحاضر

ربان/ محمد العقاد سكرتير عام غرفة ملاحة الإسكندرية

كان لمصر على مر العصور دوراً ريادياً على مستوى النقل البحرى سواء كان داخلياً بين السواحل المصرية أو خارجياً ليصل للبلدان المحيطة ميسراً حركة التجارة والنقل، ولوحظ أيضاً أنه عند ازدهار هذه المنظومة ينمو الاقتصاد المصرى بصورة ملحوظة وثابتة. لذلك حرص الحكام والرؤساء على التحديث والتطوير الدائمين لهذه المنظومة. ومن أكبر العلامات التى شهدتها هذه المنظومة فى العصر الحديث هو أن بدايتها فى مصر بهذه الصورة الحديثة لم يكن إلا عن طريق جهود القطاع الخاص المصرى. ومع قيام الثورة شهدت هذه الصناعة رواجاً كبيراً كحال معظم الصناعات المصرية. إلا أن هذه الصحوة لم تدم وذلك لأن الشركات الحكومية كانت هى الوكيل المحلى الوحيد فى كل الموانئ المصرية. وبكل الاحترام لما قامت به شركات القطاع العام من دور غاية فى الأهمية فى وقت عصيب مر على مصر. ولما تمتلكه هذه الشركات إلى الآن من خبرات وكفاءات نادرة، إلا أن احتكار هذه الشركات للسوق الملاحى لم يتح الفرصة والمجال لظهور قوى لشركات - كانت متواجدة بالفعل ولكن فى حدود ضيقة ومحسوبة ولمؤسسات القطاع الخاص الوطنى والذى يرهن على أنه الجواد الذى تراهن عليه الحكومات فى العالم كله الآن للنهوض بعجلة التنمية والرخاء.

ومع ذلك، وبما أنه لا غنى عن هذه الصناعة فى العالم كله. فهى بمثابة الشريان الرئيسى للاقتصاد العالمى نهضت هذه الصناعة مرة أخرى بعد الإنتهاء من سلسلة الحروب التى شهدتها المنطقة، وهذا إن دل على شىء فإنه يدل على أهمية مصر من حيث الموقع الإستراتيجى والجغرافى الممتاز التى تجعل منها حلقة وصل لا غنى عنها وعن الإستفادة من موانيها فى حركة التجارة والبضائع فى منطقة الشرق الأوسط والوطن العربى، فضلا على أن الأراضى المصرية تضم أهم ممر ملاحى فى العالم وهو قناة السويس. التى عادت لها الحركة الملاحية بعد التوقف عن تقديم خدماتها لفترة زمنية طويلة كلفت مصر الكثير. ومنذ بداية هذه النهضة ونحن نعيش فى تدرج تصاعدى للمنظومة بأكملها، وما أعنيه من عبارة «منظومة» هو أن النقل البحرى ليس متعلقاً فقط بأعمال تتم فى إحداثيات المسطحات المائية فقط، بل إنها تمتد إلى أبعد من ذلك بكثير لتكون حولها منظومة من الأعمال المعتمدة كلياً وجزئياً على هذه الصناعة، مثل الطرق والكبارى ، والنقل البرى ، هيئات الموانئ . الجمارك، بل إنها تؤثر على إمكانية قيام صناعات من عدم قيامها، مثل إعتماد صناعة الحديد فى مصر على الخطوط الملاحية الناقلة للفحم ومن هنا تكون كلمة منظومة لها معنى .

وفى العقدين الأخيرين من الزمن ومع إعطاء مساحة أكبر للقطاع الخاص للقيام بدور أكبر للمساهمة فى دفع عجلة التنمية للإقتصاد المصرى، استطاع القطاع الخاص المصرى أن يثبت أنه جدير بالثقة وقادر على العطاء بجانب الشركات العامة تحت مظلة سياسة حكومية حكيمة تعرف كيف تستفيد من الإمكانيات المتاحة كل حسب تخصصه، ومن هنا لجأت الحكومة لأنظمة جديدة مثل نظام المشاركة BOT، ونظام الملكية دون الإدارة Land Lord، فضلاً عن جذب الإستثمارات الأجنبية، التى بدأت توجه أنظارها وبقوة للسوق المصرية لما تتمتع به من مميزات قلما تجدها فى أحد البلدان، بل وزادت المميزات بوجود مجتمع ملاحى صحى يستطيع أن يجد من يمثله عبر القنوات الشرعية ليشرح ويناقش مشاكله سواء كان من الشركات العامة أو الخاصة، وذلك عبر غرف الملاحة المتواجدة فى كل المدن الساحلية التى يوجد بها مركز من مراكز صناعة النقل البحرى فى مصر وهم (الإسكندرية - بورسعيد - دمياط - السويس والبحر الأحمر).

ولعل غرفة ملاحة الإسكندرية من أكبر الأمثلة على ذلك، فهى طالما كانت بوابة لمخاطبة الجهات المعنية وبوابة للحلول الجذرية والشاملة للكثير من المشاكل لكل من يعمل بالمجتمع المحلى ، بل إن دورها قد امتد إلى أكثر من ذلك وهو تقديم الرأى الاستشارى لقطاع النقل البحرى أو أى صاحب قرار يحتاج إلى الإستشارة والرأى ، وذلك تطبيقاً لمبدأ المشورة الذى تتبعه الجهات الحكومية مع منظمات الأعمال المستقلة المعنية.



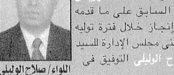
لا شك أن مسيرة التطوير الذى طرأ على منظومة النقل البحرى المصرى قد قطعت شوطاً طويلاً على درب التقدم والنهوض ولكن من الواقعى أن يكون هناك المزيد من الأهداف والتطورات الحميدة التى مازلنا نعمل من أجل الوصول لها إن عاجلاً أم آجلاً. وهذه الأهداف ليس شرطاً أن تكون متوقفة على إستصدار قرارات أو تعديل للقوانين الحكومية فقط، ولكن منها أيضاً ما يحتاج إلى تعديل فى بعض الأعراف والثوابت المتعلقة بالمهنة داخل المجتمع الملاحى، فالأدوار والمهام كثيرة ومتفرعة للهيئات الحكومية ولمنظمات الأعمال كل فيما يخصه مع وجود التنسيق الدائم بين الاتجاهين، وهذا ما سيرتقى بمستوى صناعة النقل البحرى فى مصر.

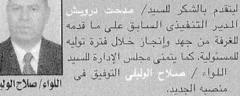
ربان/ محمد العقاد

مدير تنفيذى جديد للغرفة

تولى السيد اللواء بحرى / صلاح الوليلى المستشار السابق لوزير النقل مسئولية المدير التنفيذى لغرفة ملاحة الإسكندرية اعتبارا من يوم السبت الموافق 2006/9/2.

وينتهز مجلس إدارة الغرفة هذه الفرصة ليتقدم بالشكر للسيد/ مدحت درويش المدير التنفيذى السابق على ما قدمه للغرفة من جهد وانجاز خلال فترة توليه للمسئولية، كما يتمنى مجلس الإدارة للسيد اللواء / صلاح الوليلى التوفيق فى منصبه الجديد.



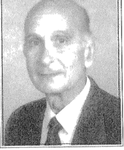


اللواء/ صلاح الوليلى

مدحت درويش

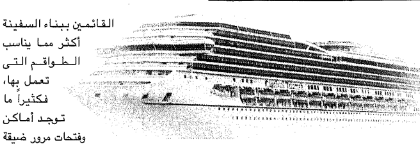
عن نشرة غرفة ملاحة إسكندرية

أهمية آراء العاملين فى البحر فى تصميمات سفنهم



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبوقنديل

مع بداية السبعينيات من القرن الماضى ظهر إهتمام واسع ببناء السفن التجارية، وكان كل قطاع فى النقل البحرى فى حالة نشاط، ووجد المسئولون أن التصميمات الجديدة للسفن قد إحتاجت إلى تزويدها بأيدى عاملة تستطيع إستعمال وتشغيل تلك السفن لتكون أفضل من سابقتها. وقامت عدة إدارات بحرية وطنية برعاية الأبحاث عن سفن المستقبل بهدف إدخال أفضل الأفكار على تصميمات السفن الجديدة، وحققت هذه الأبحاث تقدماً ملحوظاً، إلا أن الإنتقادات زادت لعدم تمثيل المشتغلين فى السفن فى لجان البحث هذه، وأصبح وقتها لا يوجد ما يضمن أن تكون السفن المبنية الجديدة مقبولة عملياً وتجارياً فى الأسواق العالمية.



وظهرت فى إنجلترا رغبة فى تحسين تصميمات السفن الجديدة، وتكوّنت مجموعات بحث وعمل لدراسة بعض القطاعات فى السفن ومحاولة تحسينها بما يناسب العاملين عليها. فقد ثبت، مثلاً، أن وضع وتوزيع تجهيزات الرباط على الكثير من السفن ليس نموذجياً، فأوضاع الأوناش وفتحات مرور الحبال والأسلاك من جانبى السفينة عادة ما يكون مناسباً للقائمين ببناء السفينة فى حين أنه قد يعرّض العاملين عليها للخطر عندما تزداد الجهود على الحبال أو الأسلاك فى عمليات رباط السفينة إلى البر.

كما أن غرفة قيادة السفينة BRIDGE غالباً ما يتم وضع وتثبيت الأجهزة والتليفونات الداخلية والخارجية على الأجزاء المتاحة فى جدران الغرفة ولكن ليس بطريقة مريحة تتيح سهولة وسرعة إستعمالها بواسطة أفراد الخدمة القليلين إلى جوار أعمالهم العادية فى غرفة القيادة.

وبالمثل، فإن المطابخ كانت دائماً مصدر خطر لقُربها من غرفة الماكينات، وأحياناً توضع فى جانب السفينة وليس على خط وسط السفينة، وقد يضطر الطهاة أن يقوموا بأعمالهم وهم واقفون فى غير إتجاه سير السفينة مما يؤثر على أدائهم فى أحوال البحر العالى

ثم إن غرفة الماكينات عادةً، تصمم بما يناسب القائمين ببناء السفينة أكثر مما يناسب الطواقم التى تعمل بها، فكثيراً ما توجد أماكن وفتحات مرور ضيقة مما يعوق أعمال الصيانة والنظافة والدهانات الواجبة فيها. وعلى مرّ السنين يتراكم الصدأ ويحتاج الأمر أن تدخل السفينة فى ترسانة الإصلاح وما يترتب على ذلك من تضييع الوقت وزيادة التكاليف.

أما ما يراه العاملون الذين يقومون بالعمل فى السفن فلم يكن ضمن الإهتمام من قبل مجموعات البحث والعمل، وكان الإهتمام فقط بالتحسينات الفنية والتى يراها الفنيون من وجهة نظرهم. وكان الإهتمام فقط بأفراد الطاقم الذى يُعين لإستلام السفينة بعد إتمام بنائها وإنزالها إلى الماء، فتقوم الترسانة بتدريب هذا الطاقم على إستخدامها وتشغيل الأجهزة والمعدات بها كما وُضعت فى السفينة، بحيث لا يمكن للترسانة تعديل أى شئ إذا أبدى طاقم الإستلام أى ملاحظات.

ومن الطريف هنا ما قاله أحد المهندسين من طاقم إستلام سفينة حيث قال «إن بُناة السفينة يعتقدون أن المهندس البحرى لا يزيد طوله عن 3 أقدام وأن له 6 أذرع.

صحيحٌ أن المجهود الذى قامت به مجموعات البحث والعمل قد أدى إلى بناء سفن جديدة جيدة، ولكن ما يُؤسف له أنه لم يُؤخذ رأى العاملين فى البحر فى تصميمات سفنهم، ولم يكن لآرائهم أى تأثير، رغم الإعتراف المتزايد من قبَل الملاك وهيئات التصنيف والإدارات البحرية وغيرها بأهمية أفكار وآراء هؤلاء العاملين فى البحر لتحسين تصميمات السفن بما يناسبهم ويُسهّل عليهم إستخدامها والعمل عليها بسهولة ويُسر.

وعملياً، فإن هذا يحتاج إلى مشاركة واعية وبنّاءة من العاملين فى البحر وخاصة الذين لديهم خبرة عملية مُعاصرة وليست خبرة عملية قديمة. وهذا بالطبع يتطلّب أن يكون العامل حاصل على التدريب الفنى الكافى، وأن تكون صحته جيدة ويكون صالحاً للعمل فى البحر فى تخصصه، وخاصة فى ظل العمل البحرى المرهق والإمكانيات المحدودة المتاحة حالياً.

هذا بالإضافة إلى أن يكون راضياً عن عمله ويقوم به على الوجه الأكمل وأن يكون ممن يعملون فى شركات ناجحة ذات سمعة طيبة.

إن الإهتمام بآراء وأفكار هؤلاء فى شأن تصميمات السفن لراحة العاملين فى البحر ستكون له مكافأة كبيرة، وهى سلامة العمل البحرى وقلة الحوادث البحرية.



تصور لإستراتيجية النقل حتى عام 2017

بقلم دكتور / أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

الجزء الأول

1 - مقدمة

التخطيط عملية عقلانية تستهدف عن طريق تدخل الدولة تحقيق أغراض معينة مع تحديد الوسائل اللازمة لبلوغ تلك الأغراض فضلاً عن التنسيق فيما بين تلك الأغراض وهذه الوسائل بما يتسنى معه استخدام الوسائل المتاحة فى تحقيق الأغراض المقررة بأقصى درجة من الكفاءة .

وقد يكون التخطيط قصير الأجل فى خطط سنوية أو تنفيذية أو متوسط الأجل ما بين 3-7 سنوات أو طويل الأجل بين عشر وعشرين عاماً .

ونظراً لأن الطلب على النقل طلب مشتق Derived Demand أى أنه لايطلب لذاته ولكن يطلب من باقى القطاعات لتدعيمها وخدمتها سواء لنقل البضائع أو الركاب ولذا فإن التخطيط للنقل يبدأ عند انتهاء باقى القطاعات من وضع خططها حينئذ يبدأ التخطيط للنقل حتى يلبى احتياجات القطاعات من النقل وحتى تتمكن باقى القطاعات من تنفيذ خططها ومشروعاتها ولكن التنفيذ لقطاع النقل يلزم أن يكون سابقا لتنفيذ باقى القطاعات حتى يمكن لها تنفيذ خططها فالتخطيط للنقل يبدأ حيث تنتهى القطاعات من وضع خططها والتنفيذ فى قطاع النقل يبدأ قبل أن تنفذ باقى القطاعات خططها، لذا يلزم أن تبنى خطط النقل على أساس خطط باقى القطاعات .

2 - السياسات المشتركة

هناك مبادئ أساسية يلزم الأخذ بها والاهتمام بتطبيقها على أعلى مستوى من الكفاءة فى كافة القطاعات تتلخص فيما يلى :-

1 - الاهتمام بمشاركة القطاع الخاص فى إنشاء المشروعات سواء للبنية الأساسية أو الوحدات المتحركة (التشغيل) .
والنظر للقطاع الخاص على انه هام ومكمل لدور الدولة لذا يلزم تشجيعه وفتح المجال أمامه ومساعدته وإزالة كافة المعوقات من أمامه والاستفادة من كافة أساليب مشاركة القطاع الخاص وأن يكون هناك توازن بين دور الدولة ودور القطاع الخاص وتوازن بين مصلحة الدولة ومصلحة القطاع الخاص فى تحقيق العائد المناسب وأن ينظر للقطاع الخاص على أن دوره مكمل وهام للقطاع العام وأنه مساهم فى التنمية المستدامة وليس عائقا لها .

2 - الصيانة من أهم الأمور التى نفتقدها والتى تعتبر فى الدول النامية من الأمور غير المرغوب فيها حيث أنها من الأعمال غير الجذابة إعلاميا وسياسياً بالرغم من ان معدل العائد الداخلى للصيانة مرتفع جداً بالمقارنة اذا ما تم إهمالها والاعتماد على شراء الجديد أو إعادة الإنشاء ، لذا يلزم الاهتمام بها وتحسين بيئة العمل بالورش والتفتيش ومنح الحوافز المناسبة للعاملين بها وفى نفس الوقت تشديد العقوبة فى حالة الإهمال وأن يكون هناك دراسة متكاملة وأسلوب عمل لأجراء الصيانة بكافة أنواعها سواء الوقائية أو الدورية أو الصيانة الجسمية .

3 - الاهتمام بالإنتاجية وزيادتها وتقاس الإنتاجية لكل مشتغل (القيمة المضافة / عدد المشتغلين) ويتم زيادتها عن طريق زيادة القيمة المضافة وتخفيض عدد العاملين وتخفيض توزيعات القيمة المضافة للأجور وتحسين نسبتها وفى نفس الوقت فإن قيمة الأجر الحقيقى للعامل يجب أن يتم الاحتفاظ بها أعلى من الوضع العادى ولتزيد الإنتاجية فإن معدل إنتاجية العامل السنوية يجب ان تكون أعلى من معدل زيادة الأجور .

4 - دراسة الأوضاع الحالية لكل نشاط والعمل على الاستفادة القصوى من الطاقات المتاحة حيث لايجب اضافة طاقات جديدة قبل الاستفادة القصوى من الإمكانيات المتاحة واستغلال الطاقات العاطلة تخفيضاً للاستثمارات الجديدة " الاستثمار هو عملية استخدام السلع والخدمات فى تكوين طاقات إنتاجية جديدة أو المحافظة على الطاقات القائمة بإحلالها " .

5 - استكمال المشروعات التى بدئ فى تنفيذها فى الخطة السابقة والجارى تنفيذها حتى يمكن الاستفادة منها فى زيادة الأنتاج والناتج وتشغيل العاملين وكذلك تنفيذ المشروعات المكملة للمشروعات القائمة أو الجارى تنفيذها حتى يتم الأستفادة منها بإعتبار التكامل بين المشروعات هام للاستفادة من المشروعات بكامل طاقتها

6 - الأهتمام بالعنصر البشرى حيث أنه هو الركيزة الأساسية فى الأداء ومحور كل عمل فبدون العمالة المدربة الماهرة على كافة المستويات سوف نفقد الكثير من الموارد ولا يعتبر ما يتم انفاقه على مراكز التدريب اسرافاً وترفاً أن أفضل استثمار هو الأستثمار فى رفع كفاءة العاملين بتدريبهم .

3 - وفيما يلى التصور الأستراتيجى لكل نشاط

3-1 السكة الحديد :-

1 - تعتبر السكة الحديد عصب النقل فى مصر حيث أنها تنقل ما يقرب من 50% من حجم الركاب بين المدن وما يقرب من 7% من حجم البضائع (فى اليابان السكة الحديد تنقل 38% من الركاب ، 8.3% من حجم البضائع) . وكانت السكة الحديد فى مصر تعتبر من السكك الحديدية القليلة فى العالم التى تحقق فائضاً حتى عام 1971 ، ونظراً لما كانت تقوم به الدولة من الأعداد للحرب بعد نكسة عام 1967 فإن الجهد كان مركزاً على هذا الهدف فإنخفضت الأستثمارات التى كانت تحصل عليها السكة الحديد منذ ذلك التاريخ وحتى عام 1975 مما أثر تأثيراً كبيراً على كفاءتها فإهتمت بنقل الركاب دون البضائع وذلك لعدم كفاية الجرارات ولذلك إنخفض وزن البضائع المنقولة من 11مليون طن عام 1971 إلى حوالى 6 مليون طن فى عام 1983/82 وبدءاً من عام 1975 بدأت السكة الحديد تحصل على الأستثمارات المناسبة وكانت حينئذ تسارع الزمن لأن تنفيذ الأستثمارات يحتاج الى وقت وجهد وتمويل وعلى سبيل المثال يتم تجديد الخطوط الحديدية فى أوقات توقف القطارات فى الفترة الليلية حوالى 6-7 ساعات وبدءاً من الخطة الخمسية الأولى 1983/82 وحتى عام 2000/99 أى فى فترة الثمانية عشر عاماً بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات بالسعر الجارى لكل خطة 12858.8 مليون جنيه وهى تعادل بأسعار 1999/98 - 23238.9 مليون جنيه . وعادت الأستثمارات التى حصلت عليها فى السنوات من عام 2001/2000 حتى2005/2004 الى الأنخفاض كثيراً بالأضافة الى أن النقد الأجنبى الذى تبلغ نسبته حوالى 35% من الاستثمارات حسب على أساس السعر المعوم .

2000/2001	442ر8 مليون جنيه
2001/2002	744ر2 مليون جنيه
2002/2003	997ر5 مليون جنيه
2003/2004	1467ر2مليون جنيه
الأجمالى :	4555.2 مليون جنيه

مما أثر على كفاءتها خاصة وأن تلك الفترة تضمنت استكمال إنشاء خط الأسماعيلية/ رفح وإنشاء الكوبرى المتحرك فوق قناة السويس والتى تمتص جزءاً كبيراً من الأستثمارات .

2 - لذا فمن المهم أن نحافظ على تطوير السكة الحديد وتقدمها وضخ الأستثمارات المناسبة لها والتوسع فى إسناد بعض مجالات العمل بها للقطاع الخاص استكمالاً لما بدأته منذ نهاية الثمانينات فى إنشاء الشركات المشتركة للصيانة وتجديد وإنشاء الخطوط وشركة إدارة خدمة النوم والأكل وشركات عمرة الجرارات ، وتطوير عربات الركاب لتقديم خدمة مريحة وآمنة حيث تقوم السكة الحديد بنقل مايقرب من 50% من حجم الركاب بين الأقاليم ، فى دراسة خطة السكة الحديد التى اعدتها جايكا كان مخططاً أن يتراوح نقل الركاب فى عام 2005/2004 ما بين 1952 و 2042 ألف راكب / يوم ولكن ما تحقق فعلياً هو 1189 ألف راكب / يوم بخفض يتراوح ما بين 39.1 % و 8 .41% ولقد كان معدل نمو الركاب يتراوح ما بين 3.1% و 2.5% ما بين عامى 1995 و 2012 على أساس استمرار الوضع على ما هو عليه أو زيادة التعريفة ورفع السرعة بنسبة 10% على الخط الرئيسى وكان مستهدف أن يتراوح نقل الركاب فى عام 2012 ما بين 2358 ألف راكب / يوم و 2606 ألف راكب / يوم .

وبذلك فإننا نستهدف أن يتراوح عدد الركاب فى عام 2017 ما بين 2955 و 2669 ألف راكب / يوم على أساس أن معدل النمو يتراوح ما بين 3% و 2.5%، ولقد كان من المستهدف أن يرتفع نقل البضائع إلى 21 مليون طن فى عام 2002/2001 ولكن ذلك لم يتحقق حيث تم نقل 11 مليون طن فى عام 2005/2004 ونأمل أن يرتفع نقل البضائع إلى ما يقرب من50 إلى 60 مليون طن عام 2017 لترتفع نسبة ما تنقله من بضائع إلى ما يقرب من 11.5% من إجمالى نقل البضائع حيث يتم الأعتماد فى نقل البضائع على القطارات الموحدة (نوع واحد من البضائع ومحطة قيام واحدة ومحطة وصول واحدة) وذلك للسلع الهامة مثل الأسمدة والأسمنت والغلال والمواد البترولية والفحم وخام الحديد وأن تعمل على زيادة نصيبها فى نقل الحاويات بتشغيل

المحطة الداخلية للحاويات ببشتيل لتكون امتداداً للموانى حيث يتم نقل الحاويات بالسكة الحديد من الأسكندرية وبورسعيد ودمياط وشرق بورسعيد والعين السخنة اليها ويتم التوزيع بعد ذلك اعتمادا على النقل البرى على الطرق والعمل على إنشاء محطة داخلية الحاويات بالوجه القبلى كذلك .

3 – ومن المفترض أن يتم إعادة هيكلة السكة الحديد حيث يتم فصل البنية الأساسية عن التشغيل وأن تتحمل الدولة تكاليف إنشاء البنية الأساسية وأن تكون مسئولية السكة الحديد فى التشغيل وليس فى إنشاء الخطوط والمحطات والأشارات وغير ذلك وأن تقوم السكة الحديد بتحمل مقابل استخدام البنية الأساسية ولقد تم ذلك فى دول أوروبا بأشكال مختلفة .

ومما يجدر ذكرة أن الخصخصة فى أنجلترا لم تحقق أهدافها حيث أرتفع الدعم إلى 0.05– جنيه استرلينى لكل راكب / كم ولم يتحقق الأمان بالقدر الكافى حيث وقع أربعة حوادث كبيرة ويرجع ذلك إلى أن القطاع الخاص لم يستثمر بالقدر الكافى فى السكة الحديد بما دعى الحكومة إلى وضع السكة الحديد تحت الأشراف الإدارى ووضعت خطة للعشر سنوات حتى 2010 بمسمى الورقة البيضاء تتضمن استثمار 63 مليار جنية استرلينى منها 27 مليار دعم حكومى إى أن الحكومة سوف تضع 3مليار جنيـة سنوياً كدعم للسكة الحديد .

إن المحافظة على السكة الحديد ودعمها واجب قومى فهى وسيلة نقل صديقة البيئة ويتجه العالم إلى دعمها والاعتماد على خدماتها بل والتوسع فيها .

4 – لذا يلزم دعم نشاط نقل البضائع بالسكة الحديد بزيادة نصيبها فى نقـل البضـائع خفضاً للتكاليف وتوفيراً لاستهلاك الوقود والمحافظة على البيئة والمحافظة على شبكة الطرق فمن الضرورى تطوير نقل البضائع بالسكة الحديد وإنشاء شركة لنقل البضائع تابعة للسكة الحديد ليمكن نقل البضائع من الباب للباب وأن يتم وضع خطة للنهوض بنقل البضائع ويتم تنفيذها بكل دقة وإن سكك حديد اليابان تستهدف رفـع نسبة نقل البضائع من 3.8% إلى 20%.

5 – كان من المستهدف أن تنخفض توزيعات القيـمة المضـافة للأجور من 88 % من القيمة المضافة إلى 59 % فى عام 2002/2001 عن طريق التحكم فى التعيينات الجديدة ولكن قيمة الأجور ارتفعت فى عام 2002/2001 إلى 505.48 مليون جنية بنسبة 87.7 % من القيمة المضافة وفى عام 2005/2004 إرتفعت الأجور إلى 614.84 مليون جنية بنسبة 101.7 % من القيمة المضافة أى أن زيادة الإنتاجية عن طريق زيادة القيمة المضافة وتخفيض عدد العاملين لم تتحقق بل تدهورت ولذا كان من اللازم زيادة الإنتاجية عن طريق تخفيض عدد العاملين وذلك باستعاب العاملين فى المشروعات الاستثمارية التى تقوم بها الهيئة لزيادة مواردها باستغلال الارضى وكذلك المحطات وغيرها من الممتلكات .

وبالنسبة لحجم الحركة لكل مشتغل فقد ارتفع بنسبة 38 % فى الركاب وبنسبة 55.1 % فى البضائع بين عامى 1999/98 ، 2000/99 بسبب انخفاض عدد العاملين بنسبة 29 % وانخفاض حجم الحركة للركاب بنسبة 2 % وزيادة حجم حركة البضائع بنسبة 10 % وفى الفترة 2001/ 2002 . 2005/2004 ارتفع حجم الحركة لكل مشتغل بنسبة 24 % للركاب وانخفض فى البضائع بنسبة 4 %.

هذه الحسابات للفترة 2002/2001 . 2005/2004 حسبت على اساس أن عدد العاملين بالسكة الحديد 98000 مشتغل كما ورد بتقرير المتابعة وهذا العدد مبالغ فيه ولا يمثل عدد العاملين بها بل أنه يمثل عدد الدرجات بما فيها الدرجات الخالية وفى الواقع بأن عدد العاملين لا يزيد عن 80000 مشتغل بأى حال.

بلغت إنتاجية الأصـول التى تقاس بمعدل دوران الأصول (الإيرادات /الأصول) فى عام 2004/ 2005 0.03336 مرة مقابل 0.030355 مرة فى عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 9.9 % ومن المستهدف زيادة هذا المعدل عن طريق زيادة الإيرادات وترشيد الاستثمارات .

ضرورة الاهتمام باحتياجات الركاب من حيث تحسين الخدمات وتطورها لمواجهة الزيادة المتوقعة فى حجم الحركة والعمل على زيادة سرعة القطارات وتطوير قوة الجر بإدخال الجرارات الثقيلة فى الخدمة ورفع كفاءة الخطوط المفردة مع توفير أعلى درجات الأمان فى مسير القطارات بحيث تحقق الرحلة المريحة والآمنة بأسعار مناسبة وضرورة تحسين الخدمة ورفع كفاءتها مع زيادة التعريفات المعمول بها أى يكون زيادة التعريفات مرتبط بتحسين الخدمة .

محطات وأخبار

الملاحة فى مضيق باب المندب

تقوم السلطات الأمنية اليمنية المختصة بتنفيذ مشروع إدارة وتنظيم حركة الملاحة البحرية فى مضيق باب المندب، ويعتبر ذلك جزءاً من برنامج يهدف إلى إنشاء نظام متكامل لإدارة ومراقبة وتنظيم من برنامج يهدف إلى إنشاء نظام متكامل لإدارة ومراقبة وتنظيم مرور البواخر على طول السواحل اليمنية، وذلك بالإعتماد على أجهزة الإستشعار الإلكترونى وأجهزة الكمبيوتر، ويتكلف هذا المشروع حوالى 27 مليون و500 ألف يورو ، ويتم تنفيذه على مراحل ضمن نطاق زمنى يتراوح من 5 إلى 8 سنوات، ويهدف إلى إيجاد نظام لتأمين سلامة الملاحة البحرية وحماية السواحل من القرصنة بجانب مكافحة التلوث البحرى.

الإستفادة من أسواق الكوميسا

تم دعوة مجتمع الأعمال المصرى للإستفادة من الفرص والمزايا التى توفرها أسواق تجمع دول شرق وجنوب أفريقيا (الكوميسا) التى تضم أكثر من 370 مليون مستهلك.
وقد صرح السفير محمد حجازى مساعد وزير الخارجية للشئون الأفريقية بأن حجم التجارة البينية للدول الكوميسا العشرين إرتفع إلى 7.3 مليار دولار العام الماضى بزيادة 57% عن العام الأسبق وقد نجحت مصر فى تسجيل فائض فى ميزانها التجارى مع دول الكوميسا وصل إلى 253 مليون دولار عام 2005 حيث بلغت صادراتها لدول التجمع 533 مليون دولار فى حين بلغت وارداتها 280 مليون دولار

مكافحة نوبات تلوث الهواء

تم إنشاء مركز عمليات بمصر بغرض التعامل مع نوبات تلوث الهواء وذلك عن طريق تشكيل مجموعات عمل تحديد فرق للتفتيش الميدانى لمناطق التلوث، وقد صرح المهندس ماجد جورج وزير الدولة لشئون البيئة بأنه سيتم توزيع الفرق على المناطق المحتمل حدوث نوبات تلوث الهواء بها من خلال تقارير الإنذار المبكر عن الأحوال الجوية بشبكة المعلومات الدولية، وطالب الوزير المواطنين التفاعل مع الوزارة للحد من أسباب التلوث.

جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة تناصر شعب لبنان



مناصرة من جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل برئاسة اللواء أ ح/ محمد الديب للشعب اللبنانى الشقيق ضد العدوان الغاشم قرر مجلس إدارة الجمعية فتح باب التبرعات المادية على الحساب رقم 1/1/14880 بنك مصر فرع طلعت حرب المخصص لهذا الغرض بواسطة الإتحاد الإقليمى للجمعيات الأهلية بالإسكندرية.
كما تتلقى الجمعية التبرعات العينية على مقرها بالعمارة 35 عمارات ضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل. والجمعية من رئيس مجلس الإدارة والسادة أعضاء المجلس والسيدات والسادة أعضاء الجمعية العمومية وقطاعى المرأة والشباب يؤيدون الشعب اللبنانى فى صموده

مشروعين كبيرين للبيئة

إجتمع المهندس ماجد جورج وزير البيئة بأعضاء هيئة مرفق البيئة العالمى حيث تم بحث التغيرات المناخية فى العالم، وسيقوم المرفق بتمويل مشروعين كبيرين فى مصر أحدهما فى مجال النقل المستدام، والثانى فى مجال إستخدام تكنولوجيا صديقة للبيئة وتصل إستثمارات المشروعين إلى 2070 مليون جنيه

الشركات الإستثمارية فى مصر

صرح المهندس عمرو عبد العظيم نائب رئيس الهيئة العامة للإستثمار والمناطق الحرة المصرية بأنه تم خلال السبعة أشهر من العام الجارى تأسيس 2459 شركة إستثمارية جديدة تصل رؤوس أموالها المصدرة إلى 10.4 مليار جنيه، بجانب قيام 607 شركات إستثمارية قائمة بزيادة رأسمالها المصدر بمبلغ 26.4 مليار جنيه بهدف التوسع، وتحتل الإستثمارات الكويتية والسعودية الصدارة للإستثمارات العربية فى مصر حيث بلغت نسبة إجمالى الرأسمالى المصدر للمشروعات الكويتية 52% والسعودية 29%.



اللوجستيات وتكنولوجيا المعلومات

Logistics Industry & I / T

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

مفتتح: هناك مثل صينى يقول أن القائد الناجح هو الذى يحيط نفسه بمن هم أكثر منه ذكاءً

أولاً: أهمية صناعة اللوجستيات:

– أى نظرة منفتحة على المستقبل للاقتصاد البورسعيدى لابد بحكم ضرورات التنمية أن تصحح سوء فهم طبيعة وآليات الاقتصاد البورسعيدى بأبعاده المينائية والتجارية والصناعية.

– الإقتصادات المينائية وفق التطورات الحديثة اقتصادات خدمية تقوم على قواعد وطاقة إنتاجية من صناعة التسهيلات والتشهيلات اللوجستية Logistics industry .

Q-what is the initially practical meaning of the Logistics industry?

A- The branch of military Science concerned with procurement, transportation, maintenance and supply of troops equipment and facilities).

– الموانئ هى إذن المراكز الدولية التى توضح أنشطتها وسلسلة العمليات فيها أن التجارة الدولية هى بمثابة الدورة الدموية للاقتصادات الدولية .. وأن صناعة اللوجستيات هى الجهاز التنفسى الضامن لحيوية ونمو وتوسع هذه المبادلات التجارية البحرية التى تبلغ 85% من جملة التجارة العالمية.

– اللوجستيات فى موازين الحسابات التجارية والإقتصادية هى خلطة توافقية من عناصر مختلفة من الخدمات التى إذا ضمت إلى بعضها فى تناسق وتناغم لأنتجت مستوى جيداً من الخدمات لأساطيل النقل البحرى ومشحونات التجارة البحرية والموانئ ذاتها باعتبارها نقاط ارتكاز ومرور لهذه العناصر.

– وتعتبر صناعة الخدمات اللوجستية هى معيار التفرقة ما بين الموانئ فائقة المحورية Ultra-hub port والموانئ ذات المحورية المتواصلة Traditional Hub-ports والموانئ المحورية بإمتياز (Super-hub ports) والموانئ الأخرى التقليدية ومستويات إسهامها فى تدفقات التجارة الدولية المحمولة بحراً.

– فى هذا السياق كان ميناء بورسعيد الغربى يعتبر مركزاً وعاصمة للخدمات الدولية البحرية الشاملة One-stop international shipping capital لصناعة الشحن البحرى .. ومع التطورات التكنولوجية والإليكترونية .فبوسع ميناء بورسعيد أن يكتسب خاصية المحورية Habbism وأن يرقى إلى مستوى سيادة الإدارة الاليكترونية فى عملياته e-shipping.

– المحورية اللوجستية تعتمد بكثافة على المزج المتوازن ما بين الموقع الجغرافى والموضع الإستراتيجى والتطوير الإقتصادى والتنمية البشرية وكفاءة الإدارة وصناعة الميزات التنافسية وتوافر خصائص المزايا النسبية وشروط مركز التميز Centre of preference فى مجال صناعة الشحن البحرى والأنشطة البحرية الدولية Shipping and Maritime industries.

– ومن القواعد الضرورية أن يتحول ميناءا بورسعيد الغربى والشرقى مع موجات التحديث الجديدة إلى إستضافة الأنشطة اللوجستية المتقدمة فى مجالات الخدمات البنكية والتأمينية والقانونية والمعاينات والتحكيم ومكاتب الوساطة السمسرة ومكاتب إدارة السفن وترسانات بناء وصيانة وإصلاح السفن وتسجيل السفن وترسانات تفكيك السفن وتزويد أساطيل السفن بحاجتها من أطقم ضباط وبحارة السفن وأنشطة تمويل ووكلاء الشحن.

– الأساس هو أن تتخذ هذه الأنشطة الإستثمارية الأجنبية والوطنية من ميناءى بورسعيد قاعدة وموطء قدم لتقديم هذه الخدمات للأسواق العالمية والإقليمية متجاوبة مع سعة وحجم الطلب.

– ففى صناعة اللوجستيات لا تعتمد المنافسة بصفة أساسية على الأسعار وإنما يضاف إلى ذلك جودة الخدمة وإختصار زمن تقديمها والإفادة المشتركة من القيمة المضافة (الربحية).

– هذه الأنشطة الإقتصادية تمر الآن بمرحلة اندماج Consolidation وتكامل Integration وكان ذلك نتيجة تدامج الأساطيل Amalgamation وتكامل وتحالف مجموعات من الموانئ العالمية الكبرى، وهذه التكتلات اللوجستية ستغير كثيراً من المعادلات والحسابات الإقتصادية.

– ولكى يتحقق هذا الهدف فلابد أن يحدث تكاملان: تكامل البنية الأساسية المادية Physical infrastructure مع البنية الفوقية الإدارية والذهنية Cultural infrastructure وأن يتكامل الإثنان فى تعزيز صناعة الخدمات اللوجستية وصناعة النقل البحرى لضمان ترسيخ التنافسية وكفاءة الإدارة اللوجستية Logistics Management Competency.

– على سبيل المثال ففى ميناء سنغافورة تسهم صناعة الخدمات اللوجستية بما نسبته 7% من جملة الناتج المحلى (GDP) .. كما تستوعب 5% من جملة القوى العاملة. وقد إستقطبت هذه الصناعة (5000) شركة عالمية.

– ويواجه مفهوم النقل البحرى وتطبيقاته تحديات تنافسية عولية تتجلى فى الصراع من أجل التفوق .. والتغيرات فى طبيعة الأسواق .. ومخاطر فقدان أهمية الموقع الجغرافى .. وسرعة خطى التطور فى التكنولوجيا .. وتراجع مستوى الإدارة.

– ويعد من أهم سمات الميناء الناجح تفوقه الدائم فى عمليات الشحن والتفريغ وخدمة السفن Shipping وتناول البضائع / الحاويات وتخزينها Warehousing وسلاسة إجراءات وعمليات التوزيع Distribution على أن يتم ذلك بأسلوب يخلو من العوائق وأعناق الزجاجات Seamless supply chain solutions بما تمليه توجهات العولمة.

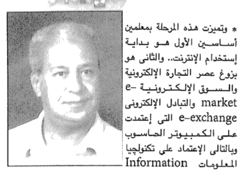
– وعلى ذلك فإن الفوارق فى التميز ما بين وسائل ووسائط النقل المختلفة تعتمد بصورة أساسية على مدى التجديد والابتكار والإبداع فى تقديم الحلول اللوجستية لتدفقات التجارة الدولية التى تتجاوب مع تعدد حاجات سلسلة إمداد الخدمات للعملاء، سواء على مستوى (B2B) أو (B2C) .

– وتظهر الإحصاءات أن التجارة الإليكترونية e-Commerce على مستوى (B2B) فى نطاق منطقة آسيا – الباسيفيكى قد إرتفعت من 18 مليار دولار فى العام 1999 إلى 272 مليار دولار فى العام 2003 بنسبة زيادة 1511% وذلك يمثل 20% من سوق التجارة الدولية.

– وشهدت سنغافورة نمو سنوى نسبته 110% بالنسبة للتجارة الإليكترونية غير المباشرة على مستوى (B2B) و 70% فى مجال التجارة الإليكترونية المباشرة .. ومرد ذلك إلى تقدم صناعة اللوجستيات التى صارت من أرقى الإقتصادات العولية.

ثانياً: الموانئ وتكنولوجيا المعلومات:

مع بداية العام 2000 بدأت سيطرة التجارة الإليكترونية Global internet-based commerce على صناعة النقل البحرى Shipping industry على نحو مفاجئ، وكان إيذاناً بميلاد مرحلة جديدة فى التجارة الدولية فيما عرف بالثورة العلمية التى أصطلح على تسميتها بثورة الـ Dot Com.



* وتميزت هذه المرحلة بمعلمين أساسين الأول هو بداية إستخدام الإنترنت.. والثانى هو بزوغ عصر التجارة الإلكترونية والسوق الإلكترونية e-market والتبادل الإلكترونى e-exchange التى إعتمدت على الكمبيوتر الحاسوب وبالتالى الإعتماد على تكنولوجيا المعلومات Information Technology=IT.

* الموانئ المصرية (بإستثناء ميناء دمياط) لم تستفد بعد على النحو الذى يضعها على قدم المساواة مع الموانئ العالمية الأكثر شهرة فى هذا المجال على سبيل المثال ميناء هونج كونج الذى تخطى حاجز الـ20 مليون حاوية .. وميناء سنغافورة الذى بلغ حجم تعامله فى تزويد السفن بالوقود رقم الـ 19 مليون طن مترى فى العام 2000 نتيجة إستخدامهما تكنولوجيا المعلومات.

* فى جميع قطاعات الأنشطة المينائية البحرية Maritime industry إبتداء من تجارة الوقود إلى تمويل السفن .. بالإضافة إلى صناعة النقل والشحن البحرى Shipping industry فإن صناعة اللوجستيات تعد هى العصا السحرية اللازمة لتأكيد محورية أى ميناء.

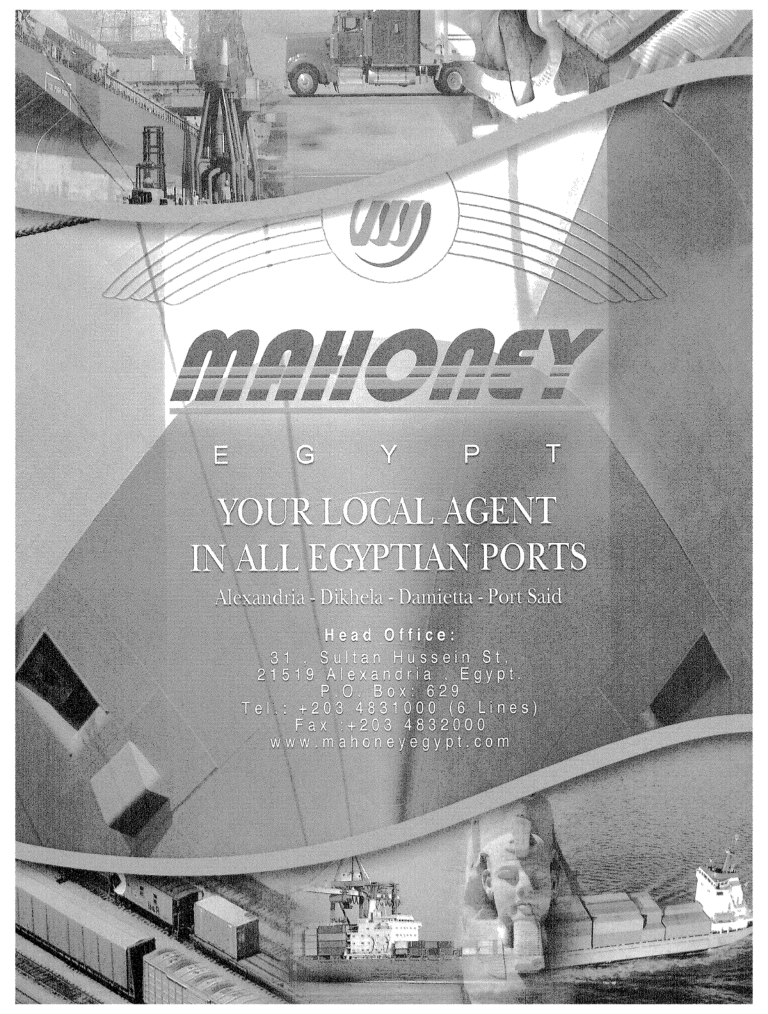
* وعلى الجملة فإن تكنولوجيا المعلومات قد غيرت من قواعد ومبادئ العمل Ground rules فى الأنشطة المينائية البحرية. فقد كان للتطورات المتسارعة فى مجالى التجارة الإلكترونية والإتصالات البعيدة Telecommunications أثر واضح وعميق على أنشطة وعمليات التجارة البحرية العولية.

I/T is a service industry, that is, it is a brain and people wide range global business based on integrated software solutions. This logistics industry requires professional logisticians I,e, specialized logistics personnel.

* فى الأزمنة الماضية كانت أنشطة اللوجستيات ذات مكانة علمية وإقتصادية متدنية كان القائمون بها يعتمدون على الخبرة الشخصية والتراكمات المعرفية . لكن فى زمن التقدم التكنولوجى والتطور فى تكنولوجيا المعلومات وبروز أهمية إدارة سلاسة الإمدادات اللوجستية تحولت هذه الصناعة إلى مفتاح هام لبروز أدوار الموانئ فى ساحة المنافسات الدولية.

• الخلاصة:

تدخل تكنولوجيا المعلومات فى أهم معادلة لصناعة الخدمات اللوجستية.. هذه المعادلة تتكون من الهندسة اللوجستية.. والتطور فى التكنولوجيا والإدارة العلمية والعملية الكفؤة. هناك قول مأثور مفادة أن الناس فى السياسة يصوتون بأقدامهم .. لكن فى صناعة النقل البحرى واللوجستيات وتكنولوجيا المعلومات فأنهم يصوتون بسفنهم وعقولهم ومهاراتهم الفكرية والتكنولوجية.

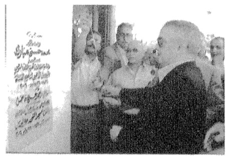

MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



إحتفالات الهيئة باليوبيل الذهبى للتأميم بمدينة السويس الباسلة

قام السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس، والسيد اللواء محمد سيف الدين جلال محافظ السويس بوضع حجر الأساس لبوابة مدينة السويس الشمالية بتكلفة قدرها 2.3 مليون جنيه، تتحمل الهيئة النصيب الأكبر منها.

أعقب ذلك إجتماعاً بالقيادات السياسية والتنفيذية والشعبية بمحافظة السويس بدأه السيد محافظ السويس بتحية السيد الفريق رئيس الهيئة وتهنئة لأسرة قناة السويس باليوبيل الذهبى لتأميم القناة.





وجه السيد محافظ السويس الشكر للسيد الفريق رئيس الهيئة على الخدمات التى تقدمها الهيئة ومساهمتها فى تطوير مرفق المياه فى السويس ودفع عملية التنمية فى إقليم القناة.

ثم تحدث السيد الفريق عن الدور التنموى الذى تقوم به الهيئة فى منطقة القناة وفى خدمات الإقتصاد الوطنى والتجارة العالمية.

عقب ذلك توجه السيد الفريق رئيس الهيئة ومحافظ السويس لإفتتاح مسجد النور بمنطقة حوض الدرس ببور توفيق ثم تكريم العاملين بالهيئة الذين أمضوا 25 عاماً فى خدمة قناة السويس.

أنباء الملاحة:

عبرت قناة السويس خلال شهر يوليو 2006 ضمن قافلتى الشمال والجنوب 29 ناقلة بترول عملاقة تزيد الحمولة الساكنة لكل منها على 200 ألف طن.

كما عبرت من كلا الاتجاهين 84 سفينة حاويات ضخمة تزيد الحمولة الساكنة لكل منها على 100 ألف طن.

وذلك بخلاف أعمال الملاحة العادية والقطر والمصاحبة والأعمال البحرية الأخرى.

وفيما يلى صور لبعض الناقلات العملاقة وسفن الحاويات أثناء عبورها قناة السويس خلال هذا الشهر.



سفينة الحاويات الليبيرية الضخمة (MSC CHICAGO) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من بريطانيا ومتجهة جنوباً إلى الإمارات، وتبلغ حمولتها الساكنة 852 110 طن.



ناقلة البترول الليبيرية MIRFAK STAR أثناء عبورها قناة السويس قادمة من هولندا ومتجهة جنوباً إلى السعودية، وتبلغ حمولتها الكلية 301542 طن.



وفد هيئة قناة السويس فى الولايات المتحدة

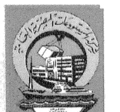
فى إطار الجهود التى تبذلها فى الترويج والتعريف بالخدمات والإمكانيات الهائلة لهيئة القناة السويس فى خدمة التجارة العالمية، أوفد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بعثة لتمثيل الهيئة فى المؤتمر الملاحى للتجارة بين آسيا وموانئ الساحل الشرقى للولايات المتحدة، وتوقيع عدد من الإتفاقيات مع أهم ميناء فى الساحل الشرقى الأمريكى.

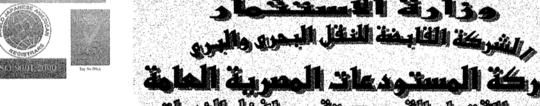
وقعت هيئة قناة السويس إتفاقيتين مع هيئتى ميناء نيويورك وفرجينيا حول التعاون المشترك لزيادة حركة التجارة بين موانئ شرقى آسيا وموانئ الساحل الشرقى للولايات المتحدة عبر قناة السويس لما تتمتع به القناة من إمكانيات غير محدودة على المنافسة بصفتها أكبر قناة صناعية فى العالم وقدرتها الهائلة على إستيعاب كافة أنواع السفن خصوصاً سفن الحاويات التى تعد من أكبر النوعيات المستخدمة للقناة والناقلة للتجارة بين الشرق والغرب.

وقع الإتفاقيتين عن هيئة قناة السويس المهندس زكريا الساعاتى عضو مجلس الإدارة، ومدير التحركات، وعن الجانب الأمريكى وقع السيد إيرنستو بوتشر الرئيس التنفيذى لهيئة مينائى نيويورك ونيوجيرسى، كما وقع عن ميناء فيرجينيا السيد ج. رويرت براى المدير التنفيذى لهيئة ميناء فيرجينيا، كما تدور الإتفاقية حول دراسات السوق وتبادل المعلومات والبرامج التدريبية المشتركة والندوات والتبادل التكنولوجى.

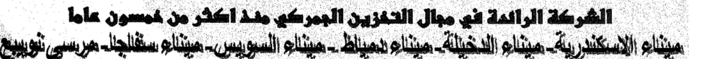


توقيع مذكرتى تفاهم مع مينائى نيويورك وفيرجينيا

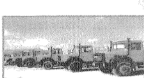




وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
شركة المستودعات المصرية العامة
دعم الاقتصاد القومي = تقديم افضل الخدمات



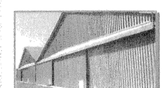
الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما
ميناء الاسكندرية- ميناء الدخيلة- ميناء دمياط- ميناء السويس- ميناء سفاجا- مرسى نويبع





التخزين : -
تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة أن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .

النقل : -
تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .



التخليص : -
تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي ،
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة ،

التبريد : -
تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .



الشحن والتفريغ :-
القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

تدير الشركة إيداع عام بالنوبارية (١ ، ٢)

<u>والذي يعد من اكبر الايداعات بالجمهورية</u>

تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .
ويمتاز الإيداع بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : -
شبكة إطفاء آليه تغطى جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي للمياه من ترعه النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحده إسعاف ، تغطى الإضاءة جميع أرجاء الإيداع ،





نرحب بالسادة العملاء لزيارة الإيداع العام بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية

WEB SITE : www.egywarehouse.com : صفحة الويب - E.MAIL : gwegy@hotmail . com : بريد إليكتروني

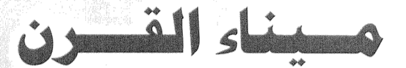
تليفونات : (٤٨٠٤٦٢١ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٣) / ٠٣ – فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣

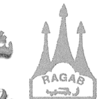
لمزيد من المعلومات عن الاستثمار في مصر اطلع على بوابة الاستثمار: www.investment.gov.eg

"إعداد / باسم ذوالفقار"

بعض البيانات والإحصائيات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستى ومنطقة السويس الاقتصادية الخاصة.

- إجمالى حجم الإستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام ٢٠٢٠ تصل إلى : ١,٧ مليار دولار.
- حجم الإستثمارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام ٢٠١٠ تصل إلى ٢ مليار دولار وحتى عام ٢٠٢٠: ٨ مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام ٢٠١٠: ٣٠٠ شركة وحتى عام ٢٠٢٠: من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى عام ٢٠٢٠: ٢٠,٠٠٠ فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة: ٨٥,٠٠٠ فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام ٢٠٢٠: ١٦٥,٠٠٠ فرصة عمل.
- حجم النمو السكانى المتوقع بمنطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام ٢٠٢٠: ٥٠٠,٠٠٠.
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام ٢٠٢٠: ٤,٦ مليار دولار.





شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

θ [illegible] الشركات التي [illegible]

θ تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع [illegible] مواني الجمهورية العامة.

θ تمتلك الشركة أحدث معدات التداول [illegible]

[illegible] ومواكبة التطور التكنولوجي [illegible]

θ تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .

θ إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

θ تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.

θ توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .

θ مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.

θ تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.

θ إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

θ تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

θ إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

θ تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .

θ بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

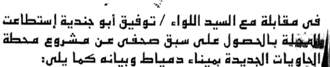
θ الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

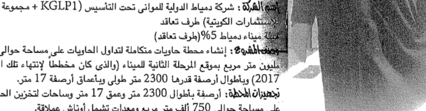
Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

مشروع محطة الحاويات الجديدة بميناء دمياط





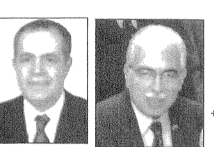
فى مقابلة مع السيد اللواء / توفيق أبو جندية إستطاعت المجلة بالحصول على سبق صحفى عن مشروع محطة الحاويات الجديدة بميناء دمياط وبيانه كما يلى:



إسم الشركة : شركة دمياط الدولية للموانى تحت التأسيس (KGLP1 + مجموعة عارف للإستثمارات الكويتية) طرف تعاقد
هيئة ميناء دمياط 5%(طرف تعاقد)

وصف المشروع : إنشاء محطة حاويات متكاملة لتداول الحاويات على مساحة حوالى 1.1 مليون متر مربع بموقع المرحلة الثانية للميناء (والذى كان مخططاً لإنتهاء تلك المرحلة 2017) وبأطوال أرصفة قدرها 2300 متر طولى وبأعماق أرصفة 17 متر.

تجهيزات المحطة: أرصفة بأطوال 2300 متر وعمق 17 متر وساحات لتخزين الحاويات على مساحة حوالى 750 ألف متر مربع ومعدات تشمل أوناش عملاقة.



الممر الملاحى وحوض الدوران: سيتم تعميق الممر من 15م إلى 18 متر وحوض الدوران من 14.5 إلى 17 متر

مراحل تنفيذ المشروع:

المرحلة الأولى: بإنشاء الأرصفة الشمالية بطول 1000 متر والساحات اللازمة لتشغيلها ومعداتها.

المرحلة الثانية: إنشاء الأرصفة الجنوبية بطول 1300 متر وباقى ساحات المحطة والمعدات.

مدة تنفيذ المشروع:

أ- المرحلة الأولى : سيتم الإنتهاء منها نهاية عام 2008.

ب- المرحلة الثانية : سيتم الإنتهاء منها عام 2012.

التداول :

أ- سيتم خلال المرحلة الأولى تداول 1.5 مليون حاوية

ب- بعد إنتهاء المرحلة الثانية سيصل التداول 4 مليون حاوية.

الإستثمارات : 650 مليون دولار (إستثمارات كويتية) تصل إلى 1.00 مليار دولار فى نهاية مراحل المشروع.

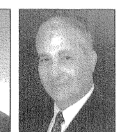
العائد المتوقع : حوالى 10 مليون دولار سنوياً. كعائد مباشر + 400 مليون جنيه عائد غير مباشر

العمالة :

- خلال فترة الإنشاء ستكون العمالة المؤقتة حوالى 10000 عامل.
- بعد الإنشاء ستكون العمالة الدائمة حوالى 2000 عامل.
- فى حالة عدم تحقيق أكثر من 50% من المخطط فى دراسة الجدوى لمدة 3 سنوات متصلة يلغى العقد وتؤول كل المحطة للهيئة بدون تعويضات.
- الحد الأدنى للتداول 70% من المخطط فى دراسة الجدوى (خلال المرحلة الأولى 1.5 مليون حاوية وبعد إنتهاء المرحلة الثانية 4 مليون حاوية) وإذا لم تحقق الشركة الحد الأدنى يتم تحصيل قيمة مقابل التداول عن الفرق بين المحقق الفعلى والحد الأدنى.
- لو تأخر البرنامج الزمنى لإنشاء المحطة أكثر من 6 شهور ينهى العقد وتؤول كل الموجودات لهيئة الميناء ولا يتم دفع أى تعويضات.

الدكتور/ أحمد نظيف
رئيس الوزراء

المهندس/ محمد منصور
وزير النقل


اللواء بحرى/ مختار عمار
رئيس قطاع النقل البحرى

لواء/ توفيق أبو جندية
رئيس هيئة ميناء دمياط



أبو الفتوح بميناء دمياط:
«إنتقلنا من مرحلة تصيد الأخطاء للمستوردين إلى مرحلة مد يد العون لهم»

في إطار زيارته التفقدية لجمارك ميناء دمياط أعلن جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك المصرية اعتماد الدكتور/ يوسف بطرس غالى وزير المالية الهيكل التنظيمى الجديد للعاملين بالجمارك والذى يفتح أمام العاملين بالجمارك وخاصة صغار الموظفين باب الترقى والتصعيد كما يربط الحوافز بالإنتاج.

وقد أكد أبو الفتوح أن مصلحة الجمارك قد انتقلت من مرحلة تصيد الأخطاء للمستوردين إلى مرحلة مد يد العون والمساعدة لهم وتسهيل وتذليل كافة العقبات أمامهم، مما ينعكس على خدمة التنمية الإقتصادية، ولما لذلك من أثر كبير على الاقتصاد القومى.

وقد رافق أبو الفتوح خلال زيارته للميناء اللواء بحرى توفيق أبو جندية رئيس هيئة الميناء، الحسين حجاج رئيس جمارك الميناء واللجنة العليا للجمارك المصرية وقيادات الهيئة والجهات العاملة بالميناء، حيث تفقدو العمل بمركز الخدمات اللوجستية ومركز الإدارة الآلية وساحات تكعيب الأخشاب والعمل بالموازين والمنافذ الجمركية.

وأشاد أبو الفتوح ومرافقوه بما شاهدوه من تقدم كبير وملحوظ فى مراحل تطبيق المنظومة الاليكترونية التي تم تطبيقها فى ميناء دمياط بإعتباره أول ميناء مصرى حكومى يدار إليكترونياً، وكذلك من النتائج التى تحققت بعد تشغيل المنظومة، حيث إرتفع عدد السفن المتعاملة مع الميناء من 109 سفينة إلى حوالى 350 سفينة شهرياً، وقد اختتمت الزيارة بندوة عقدت بحضور الجهات العاملة والمتعاملة فى الميناء تم خلالها مناقشة طلباتهم ومطالبهم المستقبلية.




الدكتور/ يوسف بطرس غالى


جلال أبو الفتوح



منوعات فرنسية بـ عربية

48.000 منتجاً فرنسياً فى متناول اليد

يعد موقع Firmafrance.com أول موقع إنترنت نظام B2B باللغة الإنجليزية من شأنه تيسير الإتصالات بين شركات التصدير الفرنسية وشركات العالم أجمع من الباحثين عن موردين وشركاء فى جميع قطاعات الأنشطة هذا وقد قامت الوكالة الفرنسية للتطوير الدولى للشركات UBIFRANCE بتجديد موقع Firmafrance.com بهدف خدمة المستخدمين من خلال تقديم فاعلية أكبر فى إتصالات رجال الأعمال مع ضمان الوضوح والأمان . هذا ويضم موقع Firmafrance.com مجموعة منتقاه لـ 15.000 شركة تصدير فرنسية و48.000 منتجاً مسجلاً، وتجدر الإشارة إلى أن الدخول على هذا الموقع مجانى.

ومن ثم فإن المتخصصين الباحثين عن شركاء جدد لنقل التكنولوجيا أو لإبرام عقود توزيع أو تقديم عروض تعاون بإستطاعتهم وفقاً لمعاييرهم الإتصال مباشرة بمديرى مبيعات التصدير أو الموردين الخبراء والشركات المتواجدة فى موقع Firmafrance.com تقدم للزائرين كتالوجات المنتجات والمواصفات التقنية والصور وقائمة العملاء فضلاً عن الأسواق المستهدفة ودول التصدير وعروض الشراكة وقائمة المعارض الدولية التى سيشاركون بها.

وفى الصفحة الرئيسية بالموقع يوفر مباشرة قسم Business area عدد الشركات والمنتجات المسجلة وكذا عدد المقترحات والمتطلبات الخاصة بكل قطاع نشاط هذا ويتم يومياً عرض شركة جديدة أو منتج جديد بشكل خاص فى قسم "Focus on" والإصدار الجديد للموقع يقدم دخول أفضل على الشركات والمنتجات المسجلة من خلال قسم 12Sector Communities . أما بالنسبة لمحرك البحث فيتيح لمستخدم الإنترنت سهولة أكبر فى إيجاد جهات التصدير الفرنسية المسجلة وذلك طبقاً لمعاييره الخاصة به. وكل فرع فى قسم 12 Sector Communities يحتوى على محيط متفاعل للأعمال Business opportunity والذى يضمن للشركات إمكانية تبادل الإعلانات أو العروض فضلاً عن إبرام إتصالات تجارية. إلى جانب ذلك فإن الإصدار الجديد لموقع Firmafrance.com يضمن لشركاء المستقبل إمكانية الإتصال بالشركات بأمان تام وذلك بفضل نظام رسائل إلكترونية داخلى ونظام إنذار من شأنه توجيه رسالة إلى الأعضاء المسجلين فى حالة دخول طرف آخر إلى قسم "Business opportunity"

شركة BIO COOL Corporation تقدم BIO 2 C
أحدث نظام تبريد لخفض درجات الحرارة بمعدل 10°

يعتمد تشغيل أنظمة Bio Cool Corporation على مبدأ التبريد عن طريق التبخير السريع. وقد قامت الشركة بطرح منتج جديد لها هام جداً من شأنه خدمة العديد من القطاعات مثل السياحة ومراكز التسوق الكبيرة ومناطق الترفيه فضلاً عن المجالات الصناعية والرياضية.. إلخ

ويعتمد نظام التبريد الجديد على إستخدام مياه الصنبور العادية المرشحة مرتين والخاضعة لضغط يصل إلى 1000 باوند/ إنش^2 (PSI) مع تمريرها بفتحات مواسير مسجلة رسمياً بهدف توفير ضباب مرطب سمك 10 ميكرون أى ما يعادل 10/1 من سمك شعر الإنسان. ومن ثم فإن هذه الطبقة الضئيلة جداً للضباب السريع تتعرض لعملية تبخير فور إحتكاكها بحرارة المكان المحيط مما يضمن فاعلية كبيرة فى التخلص من إرتفاع الحرارة غير المرغوب مع خفض درجة حرارة المكان بمعدل 10°.

وتجدر الإشارة إلى أن تصميم الجهاز بمستويين قابلين للضبط لضخ البخار من شأنه ضمان سهولة وسرعة ضبط الجهاز بطريقة عملية وفقاً لمتطلبات درجات الحرارة والرطوبة المرغوبة فى إطار تنفيذ ذلك يدوياً أو أوتوماتيكياً أو نصف أوتوماتيكياً. كذلك يتمتع الجهاز بفاعلية فائقة حيث يتميز بتكلفة أقل بكثير من تلك المطلوبة لأنظمة التكييف التقليدية.

هذا ويتمتع تصميم وحدة الضخ الـ Bio Pump بكونه مزود بأربع عجلات وبقوة 500 وات مع ضغط منخفض (أو عالى) فى إطار تصميم بطول 70 سم وعرض45 سم وإرتفاع 50 سم أما بالنسبة المروحة الـ Bio Fan فتتمتع بطاقة تصل لـ 145 وات مع معدل تدفق مياه يصل لـ 35 لتر/ ساعة فى إطار تصميم ست فتحات لتمرير للبخار مع مجال دوران 140° ومعدل ضوضاء 45 ديسيبل.

محطات وأخبار

المساهمة فى تنمية القدرات الإستثمارية

وقع الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى مع الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار إتفاقية لإنشاء معهد للتمويل والإستثمار للمساهمة فى تنمية القدرات الإستثمارية ونشر الوعى بها بين أبناء الدول العربية، ومنح شهادات متخصصة فى العمل فى مجال الإستثمار.

د/ جمال مختار

دعم إدارة الثروات البحرية

يتم بموجب إتفاقيات وقعت مع الصندوق الدولى للتنمية تقديم ست منح جديدة تصل قيمتها إلى 104 مليون دولار لاستخدامها فى دعم إدارة الثروات البحرية لتحسين الثروة السمكية فى منطقة البحر الأحمر من خلال تنسيق السياسات المتعلقة بهذا القطاع فى عدد من الدول المتاخمة مثل مصر وجيبوتى وإريتريا والأردن والسودان والسعودية واليمن، وذلك بالإضافة إلى ثلاثة مشروعات يتم تنفيذها ضمن مبادرة البرنامج العربى لدعم منظمات الأمم المتحدة الإنمائية الخاصة بمساعدة الشعب الفلسطينى .

لقاء مصرى فرنسى

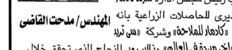
اجتمع المجلس الرئاسى المصرى – الفرنسى برئاسة المهندس على موسى وبحضور عدد من أعضائه حيث تمت مناقشة الإعداد لأول لقاء بين ممثلى البلدين الذى تستضيفه العاصمة الفرنسية باريس يوم 6 نوفمبر القادم برئاسة كريستين لاجارد وزير التجارة والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، وقد صرح موسى بأنه تم بحث أهداف وجدول أعمال المجلس خلال الفترة القادمة التى من أهمها زيادة التعاون مع الحكومة والمجالس التصديرية بهدف فتح أسواق جديدة للصادرات المصرية أو جذب مزيد من الإستثمارات، والتركيز على إيجاد فرص للتدريب المهنى والصناعى للشباب لتأهيل الكوادر البشرية.

تعاون مشترك بين شركة كادمار للملاحة وشركة سى تريد الهولندية للبواخر المبردة



المهندس / مدحت القاضى

نظرا لزيادة حجم الصادرات الزراعية وخاصة الموالح لكل من روسيا، أوكرانيا و شمال أوروبا وتشجيعا من شركة «كادمار للملاحة» على استمرار زياده الصادرات المحلية التى من شأنها دعم الأقتصاد المصرى و زيادة تدفقات العملة الصعبة و حرصاً منها على وصول المنتج المصرى فى أحسن حالة لكى يتمكن من المنافسه بقوة وسط أسواق هذه الدول فقد صرح المهندس/ مدحت القاضى نائب رئيس مجلس ادارة شركة كادمار للملاحة وعضو المجلس التصديرى للحاصلات الزراعية بانه تم توثيق التعاون بين شركة «كادمار للملاحة» وشركة «سى تريد الهولندية التى تمتلك أكبر اسطول بواخر مبردة فى العالم» وذلك بعد النجاح الذى تحقق خلال الموسم الماضى ونقل مايقرب من 35000 ألف طن موالح من اجمالى صادرات السوق المصرى على البواخر المملوكة لشركة «سى تريد» الأمر الذى شجع شركة «كادمار للملاحة» بالتعاون مع شركة «سى تريد» على عمل خط ملاحى منتظم للبواخر المبردة «الثلاجة» يعمل على الشحن من مينائى الأسكندرية ودمياط الى موانى روسيا وأكرانيا وشمال أوروبا ويقوم بالعمل على هذه الخطوط مجموعة من أحدث البواخر المبردة المصممه خصيصاً لهذا الغرض والتى تضمن وصول البضاعه بالحالة التى تم شحنها عليها.









LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

OCTOBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM LONGEVITY	87E	02/10/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	30E	04/10/06	PSD
M/V YM ANPING	03E	06/10/06	PSD
M/V YM COSMOS	28E	07/10/06	PSD
M/V YM GALAXY	63E	09/10/06	PSD
M/V CONTTSINGA	08E	11/10/06	PSD
M/V HUMBER BRIDGE	41E	13/10/06	PSD
M/V GLEN CANYON BRIDGE	03E	14/10/06	PSD
M/V YM GLORY	83E	16/10/06	PSD
M/V SCI MAHIMA	05E	18/10/06	PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	29E	20/10/06	PSD
M/V YM ORCHID	45E	21/10/06	PSD
M/V YM COMFORT	90E	23/10/06	PSD
M/V HERNRY HUDSON BRIDGE	60E	25/10/06	PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	53E	27/10/06	PSD
M/V YM GREEN	42E	28/10/06	PSD
M/V YM IBIZA	16E	30/10/06	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

OCTOBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HUMBER BRIDGE	89W	01/10/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V AKASHI BRIDGE	29W	03/10/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GLORY	83W	07/10/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	29W	08/10/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V NORMANDIE BRIDGE	71W	10/10/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM COMFORT	90W	14/10/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	53W	15/10/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V YM YANTLAN	90W	17/10/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM IBIZA	16W	21/10/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V YM TLANJIN	05W	22/10/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V HANJIN OSAKA	33W	24/10/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V TBN	83W	28/10/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAVONA BRIDGE	05W	29/10/06	PSD	PSD/GOA/FOS/VLC
M/V HANJIN LOS ANGELES	72W	31/10/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

OCTOBER 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	60W	01/10/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM ORCHID	45W	02/10/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V GRANVILLE BRIDGE	02W	03/10/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	34W	08/10/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM GREEN	42W	09/10/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V LIONS GATE BRIDGE	30W	10/10/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V LT TRIESTE	06W	15/10/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM CYPRESS	43W	16/10/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V ROTTERDAM BRIDGE	24W	17/10/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V YM PROMINENCE	31W	22/10/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM BAMBOO	42W	23/10/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	94W	24/10/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH
M/V TSING MA BRIDGE	25W	31/10/06	PSD	RTM/ FXT/HAM/LEH

أول ضابط بحرى يحصل على جائزة الدولة فى البحوث التكنولوجية والإختراعات منذ عهد الخديوى إسماعيل وذلك عن إختراعه لمنظومة إضاءة بحرية إسترشادية للغرقى

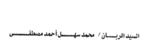
Marine Auto Selfigniting Guide Light

وتم تسجيلها دولياً بسويسرا كما تمت الفحوص بكلية الهندسة جامعة الإسكندرية وقطاع النقل البحرى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

الربان/ محمد السهل




جمهورية مصر العربية
وزارة الدولة لشئون البحث العلمى
الوزير



السيد الربان / محمد سهيل أحمد مصطفى
مدير شركة بحرية

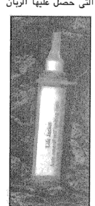
تحية طيبة .. وبعد .

يطيب لى أن أهنئ سيادتكم **بفوزكم بجائزة تنمية الابتكار والاختراع فى الصناعة والتنمية التكنولوجية لعام ٢٠٠٥** . لما اتسمت به أعمالكم وأبحاثكم من قيمة علمية متميزة بالاجتهاد والأصالة العلمية والقدرة على الابتكار . وإنه ليسعدنى بهذه المناسبة أن أبعث اليكم بتهنئة مجلس الأكاديمية متمنيا لكم دوام التوفيق والتقدم .

وتفضلوا سيادتكم بقبول أسمى تحياتى

وزير
التعليم العالى
والدولة للبحث العلمى
دكتور هانى محفوظ هلال

كان لمجلة إنترناشيونال السبق الصحفى فى نشر خواص ومميزات منظومة الإضاءة البحرية الإسترشادية للغرقى فى أعداد سابقة وقد حصل السيد الربان/ محمد سهيل أحمد مصطفى على جائزة الدولة فى مجال أحسن الإبتكارات والإختراع عن عام 2005 وقد هنأه السيد وزير التعليم العالى والبحث العلمى بخطاب شخصى (مرفق صورته) وهذه الجائزة التى حصل عليها الربان محمد سهيل بناء على براءة إختراع سجل محلياً ودولياً P.C.T لمنظومة إضاءة بحرية إسترشادية للغرقى تعمل ذاتياً بالإستشعار فقط دون تدخل خارجى من الغرقى Marine Auto Selfigniting Guide Light وهذه الجائزة لم ينالها العديد من مراكز البحوث والجامعات بما لديها من علماء ومراكز بحوث ولقد أجمع خبراء هذا المجال بأن منظومة الإضاءة الإسترشادية المبتكرة ستغير المسار النمطى للإنقاذ البحرى للحوادث البحرية على مستوى العالم سواء من الطائرات أو السفن أو المنصات البحرية حيث أن جميع وحدات الإضاءة المتواجدة بالأسواق العالمية حالياً تعمل يدوياً بمعرفة الغرقى وهو مالم يتنبه له الغريق إما لفقد الوعى أو الإصابة من هول الحادث مما يتعذر على فرق الإنقاذ من التعامل معه وتحديد مكانه لذا فالبشرية تفقد العديد من الأرواح أثناء الإنقاذ الليلى وأسرة تحرير المجلة تهنئ الزميل الربان محمد سهيل أحمد مصطفى بهذه الجائزة القيمة وتدعو له بدوام التقدم والنجاح





بسم الله الرحمن الرحيم
"فذكر فإن الذكرى تنفع المؤمنين"
صدق الله العظيم

اللواء
جلال فهمى عبد الوهاب

من هذا النهج القرآنى الكريم نذكر ما سبق ذكره عن المرحوم اللواء/ جلال فهمى عبد الوهاب، وليس لئلا ينسى شخص المرحوم العظيم فقد حفر إسمه بصورة ناصعة وخالدة وستذكره الأجيال بلا شك ولكن أيضاً فإن تاريخ صدور عدد أكتوبر 2006 يوافق ذكرى الأربعين لرحيله ويوافق أيضاً الذكرى الثالثة والثلاثون لحرب أكتوبر المجيدة 1973 والذى كان أحد أبطالها العظماء الذين سجلوا تاريخاً مصرياً وعربياً مشرفاً سيظل يذكر على مر الأزمان كما نذكر نحن الآن عن عظماء وأبطال كان لهم سجل مشرف منذ بداية البشرية ولم ينسوا بل تتذكرهم الناس تباعاً إلى أن يرث الله تعالى الأرض ومن عليها.

فإننا نسطر عن رجل معدنه من أنفس معادن الرجال أحد رجال الجيل العظيم الذى رد إلى مصر العزة والكرامة فبقلبه الوطنى دائماً يفكر فى بلده وموقعه السابق حتى وإن لم يكن المسئول وقتها فمنذ كان رئيساً للقاعدة البحرية بالإسكندرية ومن موقعه كان يلاحظ عدد كبير من السفن يزداد على المائة سفينة تنتظر تفريغ حمولتها وما لذلك من أثر سلبى كبير يتمثل فى زيادة التكاليف عن كل طن/ شحنة بصورة كبيرة جداً يتحملها الوطن والمواطنين فى غرامات التأخير، حيث أن هذه الفترة واكبت الإنفتاح الإقتصادى بمصر وإعادة بناء كبيرة للإقتصاد الوطنى بإنفتاحه على العالم لذا فور توليه مسئولية رئاسة هيئة ميناء الإسكندرية فى مايو 1978 كانت أمامه الصورة واضحة من حسه الوطنى فكان من فكر سيادته لابد من عمل إجراءات سريعة تحددت فى الخطة العاجلة:

1 - زيادة عدد أرصفة ومرابط السفن وتجهيزها بسرعة مما أدى إلى إستيعاب أكبر عدد من السفن.

2 - تلاحظ أن السفن التى لا يمكن عملها على المخطاف يمكن إستبدالها بأخرى تمكن من العمل على المخطاف كالخشب وحديد التسليح وكانت هذه الفكرة مردودها رائعاً جداً حيث أمكن تفريغ 4000 طن يومياً وتعد عشرة أضعاف مما كان يفرغ على الأرصفة.

3 - إستصدار القرار رقم 106 والذى يسمح بالتفريغ على المخطاف للقطاع الخاص وزادت شركات الشحن والتفريغ بمناسبة صدور هذا القرار حتى أصبح عددها 22 شركة وما تملكه من قدرات بشرية ومعدات رفعت طاقة التفريغ إلى 10 مليون طن سنوياً.

الخطة الآجلة:

إستقدام بيوت خبرة من اليابان وإنجلترا وفرنسا وأمريكا لوضع خطة تطوير ميناء الإسكندرية وجاءت الدراسة بتطوير بسيط داخل ميناء الإسكندرية ورسموا ميناء الدخيلة وتعد الطريقة الفرنسية أرخصهم تكلفة والتى كانت تهمنا بمصر وعرضت دراسة على مموليين من بينهم البنك الدولى الذى إشترت التمويل بدون عمل ميناء دمياط الذى كان يهم مصر جداً حيث وقتها لا يوجد سوى ميناءى الإسكندرية وبورسعيد من جهة الشمال لذا تم اللجوء إلى الشركات المصرية لتنفيذ ذلك بتكاليف توزع على 3 أقساط الأول منها سدده مصنع حديد الدخيلة والثانى والثالث هيئة ميناء الإسكندرية.

مر من الزمان ما زاد على الربع قرن على بداية تطوير ميناء الإسكندرية وبداية فكر إنشاء ميناء الدخيلة وهو ينظر الآن بسعادة بالغة على ما وصل إليه الميناءين من معدلات التشغيل العالمية لبواخر ملاك السادة موكليه حيث يقوم سيادته وأبنائه بالوكالة عنها بسعادة ورضا على ما قدمه لبلده.

فتحية لهذه الشخصية المصرية ذات الرؤية الثاقبة والحس الوطنى العالى والذى به نشكر الله تعالى عليه فى وجوده فى العديد من القيادات البحرية والملاحية المعاصرة

محاسب/ إبراهيم شلبى

ماذا تعرف عن

أذكر الآن وبعد أن مر أكثر من 50 عاماً أن المرحوم الأستاذ يس عبد السيد أستاذ المالية العامة بالمعهد العالى للعلوم المالية والتجارية (كلية تجارة عين شمس) حالياً، هو أول من عرفنى بكلمة البورصة - إذ كان علينا أن ندرس فى ذلك الوقت أسواق المال وأذكر أنه يرحمه الله أن أصطحبنا فى زيارة لبورصة الإسكندرية لنرى كيفية التعامل من خلالها.
وبعد هذا الزمن الطويل فقد تطورت الحياة إلى الأحسن والأحدث - وكان لابد من عرض التطورات التى حدثت بالنسبة لسوق الأوراق المالية وما إستحدث فى شأنها من صدور قوانين وقرارات ولوائح لتنظيم أعمالها.
وتعتبر بورصة الأوراق المالية فى مصر من أقدم البورصات على مستوى العالم. فمنذ أن تكونت أولى الشركات المساهمة المصرية سنة 1850 ميلادية بدأ التفكير فى مزاولة نشاط البورصة. وقد نشأت أقدم البورصات المشتغلة بالتعامل بالأجل فى القطن بالأسكندرية عام 1861 ميلادية.



بقلم محاسب سعيد رجب شرف
الخبير المالى والإقتصادى

وبدعم من البنك الأهلى تم تأسيس بورصة القاهرة فى مايو سنة 1903 وأختارت المقر القديم للبنك العثمانى كمقر مؤقت لإدارة البورصة. وتعتبر البورصة المصرية أول بورصة أنشئت فى منطقة الشرق الأوسط. وقد استمر نمو البورصة المصرية فى اطراد وحتى بعد ثورة يوليو سنة 1952، إذ صدر القانون رقم 329 لسنة 1953، واشترط قصر التعامل فى الأوراق المالية على السماسرة المقيدين بالسوق وأن يكون السمسار الذى تتم عن طريقه الصفقة ضامناً لسلامة البيع - ثم - تم قيد 56 شركة جديدة فى بورصتى القاهرة والإسكندرية فيما بين عامى 1952 و 1956 - ثم صدر القانون رقم 161 لسنة 1957 وبموجبه وضعت لائحة جديدة لسوق الأوراق المالية - بدلاً من تلك التى كان معمولاً بها منذ عام 1933 وذلك حتى تكون السوق أكثر مطابقة ومتمشية مع الأوضاع والتطورات فى الإقتصاد القومى.

ولم تتأثر البورصة المصرية بشدة سوى بعد قرارات التمصير والتأميم فى بداية الستينيات من القرن الماضى حيث انخفض عدد الشركات المقيدة بدرجة ملحوظة وهجر السماسرة المهنة لتكون نهاية حقبة تاريخية ازدهر فيها سوق رأس المال فى مصر واستمر الركود فى سوق الأوراق المالية حتى نهاية الثمانينيات إلا أنه بعد تطبيق سياسات الانفتاح الإقتصادى عام 1974 - فإنه تم إنشاء الهيئة العامة لسوق المال بالقرار رقم 520 لسنة 1979 حيث بدأ نشاطها فى سنة 1980 لتنمية سوق المال ومراقبة أداؤه ثم صدر القانون رقم 59 لسنة 1981 تعديلاً للقانون رقم 26 لسنة 1954 لينشط إنشاء الشركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة وبذلك ارتفع عدد هذه الشركات إلى 640 شركة بلغت رءوس أموالها 730 مليون جنيه وعدد أسهمها 21.4 مليون سهم عام 1985.

إن بداية التسعينات أعادت تنشيط البورصة بعد الركود السابق وذلك كنتيجة طبيعية للتحول إلى إقتصاديات السوق الذى صاحب التمهيد لتنفيذ برنامج خصخصة شركات القطاع العام ففى سنة 1991 صدر القانون رقم 203 لسنة 1991 الذى أنشئت بمقتضاه الشركات القابضة التى أعطيت لها اختصاصات وصلاحيات أعادت بمقتضاها تشكيل الشركات التابعة بصورة تعكس فكراً استثمارياً أساسه الربح الإقتصادى وهو مطلب أساسى لبرنامج الخصخصة الذى بدأ تنفيذه فيما بعد.

وفى عام 1992 صدر القانون رقم 95 لسنة 1992 الخاص بسوق رأس المال الذى صاغ الأحكام المنظمة للبورصة وعلاقتها مع الهيئة العامة لسوق المال والمؤسسات المالية المتعاملة فى الأوراق المالية التى استحدثها القانون مثل صناديق الإستثمار وشركات ضمان أو ترويج الاكتتاب وغيرها من المؤسسات المتعاملة فى الأوراق المالية واعتبر ذلك خطوة جادة وبناءة وهامة لتطوير وتنشيط البورصة.

ونعود الآن للتعريف ببورصة الأوراق المالية لأن لفظ بورصة يعتبر أكثر دقة ومبنى على أسس علمية لتوضيح معنى سوق الأوراق المالية - ويرجع ذلك إلى الأساس العلمى الذى تعنيه كلمة بورصة Bourse حيث أن لها معان عديدة. فهى تدل على اجتماع التجار والأشخاص المشتغلين بالتجارة فى مكان معين يغلب أن يكون يومياً وذلك بقصد عقد عمليات تجارية بدون تقديم أو نقل للبضاعة أو دفع ثمنها - كذلك تطلق كلمة بورصة Bourse على المكان الذى ينعقد فيه الاجتماع - لذلك فقد أطلق اسم بورصة على بعض المقاهى - كما كان يطلق اسم بورصة على مجموع العمليات المتداولة فى هذا المكان.

وتاريخيا يرجع إستعمال لفظ بورصة إلى القرن السادس عشر حيث أنه يقال أن بعض التجار كانوا ينزلون فى فندق لعائلة تسمى Van der Bourse بمدينة Bruges فى بلجيكا وكان عمل أفراد هذه العائلة هو الوساطة بين هؤلاء التجار لتبادل أو بيع بضائعهم.

وعلى الرغم من أن القرن السادس عشر قد شهد بدء تسمية البورصات بأسمائها الحالية إلا أن ذلك لا يمنع من وجود بورصات قبل هذا التاريخ مادامت طبيعة المعاملات فيها واحدة وقيل أن متجر المقايضات فى أثينا ومجمع التجار فى روما فى القرن الخامس عشر قبل الميلاد لم تكن سوى أماكن يجتمع فيها التجار كالتى نسميها الآن بالبورصات.

وهناك بورصات هامة للبضائع سجلها التاريخ نذكر منها فى القرن الرابع عشر بمدينة فلورنسا وفى القرن الخامس عشر بمدينة ليون عام 1459 وفى القرن السادس عشر مدن أنفرس وفرانكفورت وبرشلونة.

ولنوضح كيف تطورت أسواق البضائع إلى بورصات نقول أنه من المناسب أن نوضح أوجه الاختلاف بين السوق والبورصة وتتمثل فى الآتى:

1- تنعقد البورصات يومياً فى مكان معلوم لكل تاجر - بينما تنعقد الأسواق فى مواعيد متباعدة وأماكن مختلفة.

2- يتم البيع والشراء فى البورصات بواسطة تجار يسمون بالسماسرة حيث لا يظهر المنتج ولا المستهلك وتكون البضائع والصكوك موضوع المعاملات بعيدة عن مكان البورصة فى مخازن أو بنوك. ويمكن التسليم والتسلم متأخراً عادة عن العملية ذاتها بل أنه فى بورصات العقود الآجلة لا يكون هناك دفع للأثمان ولا تسليم للبضاعة بل الأغلب أن يكون مجرد مضاربة فى فروق الأسعار بينما يتم البيع بالنقد فى الأسواق الصغيرة وتسلم البضاعة للمشترى بعد معاينتها فى الأسواق الكبيرة حيث يجتمع المستهلك بالمنتج فى السوق والحاصلات والبضائع تكون موجودة فعلاً أمام المتعاملين.

3- يعلن السعر فى البورصات رسمياً لما له من أهمية فى الحياة الإقتصادية فى الداخل والخارج بينما لا يعلن السعر للجمهور فى السوق حيث لا يهتم به سوى البائع والمشترى.

4- يشترط فى البورصات أن يكون التعاقد طبقاً لنظام خاص لا يتغير فى كل العقود ويكون التسليم وما يتبعه من إجراءات خاصة متعلقاً بنظام البورصات بعكس ما يتم فى السوق إذ أن كل صفقة قائمة بذاتها.

5- مجال التخصص فى البورصات بين طوائف السماسرة كبير حيث يشتغل كل منهم بنوع من التجارة بينما لا يوجد مثل



سوق الأوراق المالية (البورصة) فى مصر

هذا النوع من التخصص بين طوائف التجار العديدة فى السوق ...... وبعد شرح مصطلح البورصة والفرق بينها وبين السوق يتضح أن الأنسب أن يطلق اسم بورصة الأوراق المالية وليس سوق الأوراق المالية.

ويمكن أن نعرف بورصة الأوراق المالية بأنها «هى السوق التى تتعامل فى الأوراق المالية مثل الأسهم والسندات وأهم وظيفة للبورصة هى ضمان التداول المنظم للأوراق المالية وتعبئة الأموال من أجل الإستثمار».

إن بورصة الأوراق المالية تشكل جزءاً هاماً من سوق المال بمعناه الواسع. إذ يتكون سوق المال من ثلاثة أسواق لكل منها خصائصه وأدواته وسياساته وهذه الأسواق هى:

1- سوق النقد.

2- سوق رأس المال.

3- سوق الأوراق المالية (البورصة) وهى تتكون من سوقين الأول سوق الإصدار والثانى سوق التداول وبعد ذلك يأتى السوق المالية المنظمة Organized Market.

ونوضح فيما يلى وظيفة كل من الأسواق الثلاثة:

1- سوق النقد وهو مجال تداول الأموال قصيرة الأجل أى التى لا تتجاوز سنة والمؤسسات التى تعمل فى هذا السوق هى البنك المركزى والبنوك التجارية.

2- سوق رأس المال: وهو مجال التعامل فى الأموال متوسطة وطويلة الأجل - وأهم المؤسسات العاملة فيه هى مجموعة مصرفية تضم البنوك المتخصصة وبنوك الإستثمار ومجموعة غير مصرفية تضم شركات الإستثمار وشركات التأمين على الحياة ومؤسسات التأمين الإجتماعى وصناديق التأمين والادخار.

3- سوق الأوراق المالية (البورصة): وهى مجال التعامل فى الأوراق المالية سواء عند إصدارها لأول مرة أو عند تداولها بعد ذلك - وتعد سوق الأوراق المالية أحد الآليات الهامة لتجميع وتوجيه الموارد المالية وتوظيفها فى المشروعات الإستثمارية من خلال إقتناء الأفراد والشركات لما يصدر فى السوق من أسهم وسندات - كما تلعب دوراً أساسياً فى تطوير وتنظيم أساليب التمويل للمشروعات وتوفير هذا التمويل بالأحجام المطلوبة والمناسبة من حيث الشروط والتكاليف.

إن سوق الأوراق المالية هو السوق الذى يتعامل فى الإستثمار المالى المتعلق بالأوراق المالية (الأسهم والسندات).

وينقسم سوق الأوراق المالية إلى نوعين رئيسيين حيث إن العمل داخل البورصة يتم من خلال مصدرى الأوراق المالية بعرض أوراقهم على المدخرين للاكتتاب فيها - وتحقيق هذا اللقاء بين مصدرى الأوراق المالية والمدخرين وهو ما يمثل الدورة الأولى - ويتم من خلال ما يسمى بالسوق الأولية أوسوق الإصدار.

يلى ذلك فى خطوة أخرى أن بعض حاملى تلك الأوراق المالية يرغبون فى بيع هذه الأوراق سواء لحاجتهم لسيولة نقدية أو لإعادة إستثمارات أموالهم فى إستثمارات بديلة - وهذا ما يخلق دورة مالية ثانية للأوراق المالية تعرف بإسم السوق الثانوى أو سوق التداول.

ومن هذا المنطلق يمكن القول أن سوق الأوراق المالية (البورصة) تتكون من مرحلتين هما:

أ- سوق الإصدار (السوق الأولية) Primary Market.

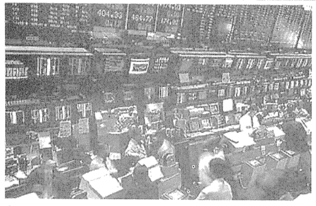
ب- سوق التداول (السوق الثانوية) Secondary Market .

ولنشرح ذلك نقول أن:

أ- سوق الإصدار: وهى السوق الأولية وهى السوق التى يتم من خلالها بيع الأوراق المالية المصدرة لأول مرة عن طريق الاكتتاب العام فى الأوراق المالية سواء كانت أسهماً أو سندات وقد يتعلق الإكتتاب بالأسهم الممثلة لرأسمال الشركة عند التأسيس أو عند زيادة رأسمالها بعد التأسيس - كما قد يتعلق بالسندات عند إصدارها سواء كانت صادرة عن شركة أو من شخص من الشخصيات الإعتبارية التى يحق لها الإصدار.

وتتبع أهمية السوق الأولية النشطة والمستقرة من كونها تعمل على جذب المدخرات سواء بطريقة مباشرة (من خلال شراء الأوراق المالية أى الاكتتاب فى أسهم الشركات حيث تقوم الجهة المصدرة بالإتصال بعدد من كبار المستثمرين سواء أفراد أو مؤسسات لكى تبيع لها الأسهم والسندات التى أصدرتها - أو بطريقة غير مباشرة من خلال البنوك وشركات التأمين التى تستثمر جزءاً من أموالها (الودائع وبوالص التأمين فى شراء الأوراق المالية).

كما أن السوق الأولية تتيح فرصاً متعددة للمدخرين لإستثمار مدخراتهم فى أشكال متعددة من الأوراق المالية والتى تمثل بدورها أشكالاً مختلفة من الأنشطة الإقتصادية - ومن ناحية أخرى فهى تتيح للمستثمرين ومنشآت الأعمال فرصاً للحصول على الأموال اللازمة للتوسع والنمو - وهو ما يتعكس أثره الإيجابى على الدخل القومى وعلى مستوى المعيشة فى الدول المعنية.



ب- سوق التداول (السوق الثانوية)

يجرى التعامل فى هذه السوق على الأوراق المالية التى تم إصدارها من قبل السوق الأولى (وهى سوق الإصدار) - لذا فسوق التداول هو المكان الذى تتم فيه جميع المعاملات المالية بيعاً وشراء - والتى يترتب عليها نقل ملكية الأوراق المالية طويلة الأجل من الأسهم والسندات السابق إصدارها من بائع لمشترى طبقاً لسعر السوق السائد للورقة المالية وقت البيع والشراء سواء تمت هذه المعاملات من خلال أسواق منظمة أو غير منظمة.

ومن أهم خصائص هذه السوق هو توفير عنصر السيولة لحاملى الأوراق المالية حيث يتمكنوا من بيع ما لديهم من أسهم أو سندات عند الحاجة إلى نقود - وهنا يتضح بجلاء علاقة سوق الإصدار بسوق التداول - فلولا وجود سوق التداول لتأثر سوق الإصدار إلى أقصى الحدود حيث يحجم المستثمرون من دخول السوق الأولى وبالتالى شراء الإصدارات الجديدة.

كما أن سوق التداول تلعب دوراً هاماً بالنسبة للوحدات الإقتصادية التى ترغب فى إصدار أوراق مالية جديدة حيث أن الأسعار السائدة فى سوق التداول تعتبر مرشداً لهذه الوحدات عند تسعير الأوراق المالية الجديدة.

والأسواق الثانوية إما منظمة يحكم التعامل فيها قوانين وإجراءات رسمية ويقتصر التعامل فيها على الأوراق المالية المسجلة لديها / أو/ أسواق غير منظمة يقوم بإدارتها مجموعة من الوسطاء يتبادلون المعلومات فيما بينهم.

ونلقى فيما يلى نظرة على هاتين السوقين:

السوق المالية المنظمة

Organized Market

السوق المالية المنظمة أو ما يطلق عليها بورصة الأوراق المالية ما هى إلا سوق منتظمة لتداول الأوراق المالية بواسطة أشخاص مؤهلين ومتخصصين جداً فى هذا النوع من النشاط وهذه التعاملات تجرى فى مكان محدد وهو «البورصة» وفى أوقات محددة ويحكم التعاملين فيها تشريعات ولوائح معينة ويقوم على إدارتها هيئة تتولى الإشراف على التنفيذ طبقاً للوائح والتشريعات التى تنظم العمل بها.

وتؤدى السوق المنظمة (البورصة) العديد من الوظائف الرئيسية للإقتصاد القومى ولعل أهمها تأمين السيولة وتجميع المدخرات للإسهام فى عملية الإستثمار والتنمية وتلبية احتياجات الدولة المالية اللازمة للقيام بأعبائها المتزايدة لتمويل أهداف التنمية عن طريق السندات طويلة الأجل والأذونات قصيرة الأجل وهى أذونات الخزانة.

السوق المالية غير المنظمة:

Un Organized Market

حيث يطلق عليها إصطلاح الأسواق غير المنتظمة على المعاملات التى تجرى خارج البورصات والتى يطلق عليها المعاملات على المنضدة والتى تتولاها بيوت السمسرة ويتم التعامل فى هذه السوق على الأوراق المالية غير المسجلة فى السوق الرسمية، ولا يوجد مكان محدد لإجراء مثل هذه المعاملات ولكن تتم من خلال شبكة اتصالات قوية (خطوط تليفونية - أطراف الحاسب الآلى) وغيرها من الوسائل السريعة للإتصال تربط بين السماسرة والتجار والمستثمرين ويتم من خلال هذه الشبكة إختيار أفضل الأسعار والتعامل على أساسها ..

وبعد فإنى أرجو أن أكون قد ألقيت الضوء على سوق الأوراق المالية (البورصة) من حيث بدايتها وعند توقف مسيرتها إلى أن وصلت إلى ما هى عليه الآن.

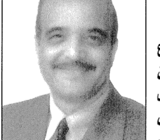
والله ولى التوفيق ،،،



رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات

أجرى الحوار نشأت الديهى

- يتم الفحص فى مرحلة واحدة من خلال لجنة واحدة وفى وقتاً واحداً
- حماية المستهلك هى من أهم أهداف الهيئة داخلياً وخارجياً من خلال توفير سلعة ذات جودة عالية وبسعر مناسب
- الإهتمام بالعنصر البشرى من أهم أولويات الهيئة حيث التدريب والتطوير المستمر داخلياً وخارجياً
- معمل ميناء السخنة يمثل بنداً فى أجندة الحكومة المصرية حيث التعاون بين القطاع الخاص والهيئة لمصلحة التجارة المصرية
- هناك تنسيق وتكامل إلى أقصى درجة ممكنة مع قطاع التجارة الخارجية أما التنسيق مع الجمارك مازال فى بداية الطريق



اللواء / محمد البنا

تمر مصر بمرحلة دقيقة حيث التحولات الكبرى التى يشهدها العالم الآن حيث التكتلات الكبرى وسيادة مبادئ العولمة وزيوع وانتشار نظريات حرية التجارة والذى يمثل إنتصارا رائعا للمعسكر الرأسمالى على المعسكر الاشتراكى ولما كانت مصر عضوا عن المجموعة الدولية كان ولا بد وان تتفاعل مع تلك التحولات كأحد متطلبات البقاء وكانت التجارة المصرية تسير فى الطريق الذى تمهده السياسة المصرية حيث كانت الأفكار الإشتراكية الأكثر لمعانا وبريقا فكانت التجارة المصرية إستيراداً وتصديراً تعيش حالة كبت واحتقان ومع التغيرات المتسارعة التى حدثت على الساحة السياسية كانت التجارة المصرية تتحين الفرصة حتي تنطلق من عقالها لتعيش فى حرية مطلقة بيد أن الحرية المطلقة (ضرر مطلق) لذلك كان دور الدولة فى التوجيه والرقابة والمتابعة الدقيقة لحركة التجارة ونوعياتها ومواصفاتها ومن هنا تكمن أهمية دور الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات .

واليوم يسعدنا ان نتلقى مع المسئول الاول عن هذه الهيئة اللواء / **محمد البنا** رئيس مجلس إدارة الهيئة

في البداية

ما هو دور الهيئة فى منظومة إدارة التجارة المصرية؟

إن دور الهيئة هو تنفيذ كافة التشريعات والقوانين واللوائح المنظمة للتصدير والاستيراد وكذلك تيسير حركة التجارة الخارجية وقبل كل ذلك تنمية الصادرات وزيادة الإندماج فى الأسواق الدولية ، معنى ذلك أن دور الهيئة دورا حيويا وفعالا فى حركة التجارة المصرية علي وجه العموم

من أجل وحدة القرار وعدم تعدد الجهات الرقابية كان القرار 106 الذى جعل الهيئة الجهة الأساسية التى تضم تحت لوائها جميع الجهات الرقابية. هل يتم الآن تفعيل هذا القرار بطريقة صحيحة وكاملة ؟

تم تفعيل القرار بالفعل منذ صدوره عام 2000 حيث تم ندب فنيين من كافة الجهات الرقابية المعنية بالفحص للهيئة والذي يتم في مرحلة واحدة من خلال لجنة واحدة وفي وقت واحد وهذا يمثل توفيرا للوقت والجهد ويؤدي الي سرعة الافراج عن البضائع مما يقلل التكلفة النهائية للسلعة وهذا يعود علي المستهلك النهائي

• حماية المستهلك المصرى أمانة فى عنق الهيئة لذلك تتخذ الهيئة إجراءات صارمة لا ترضى العديد من المستوردين كيف تتعامل إدارة الهيئة مع هذه الاشكالية ؟

إن حماية المستهلك هى من أهم أهداف الهيئة داخليا وخارجيا من خلال توفير سلعة ذات جودة عالية وبسعر مناسب مما ينعكس على سمعة المنتجات المصرية سواء داخليا أو خارجيا وبالتالى الإرتقاء بمنظومة الصادرات المصرية اما فيما يتعلق برضاء المستورد فإن الهيئة كجهة تنفيذية قائمة علي تطبيق كافة التشريعات واللوائح والقوانين المنظمة للتصدير والإستيراد بكل دقة وسرعة فإن ما تقوم به من اجراءات يرضى كافة المتعاملين الجادين والملتزمين والراغبين فى خدمة الإقتصاد المصرى بكل أمانة وإخلاص بنظرة سريعة الى الوراء

كانت الهيئة مثلها مثل كافة المصالح والهيئات الحكومية تدار بأسلوب تقليدى يهدف الى إستيفاء الشكل الرسمى دون الإهتمام بالمضمون ومستوى الخدمة والآن أصبحت الهيئة وبحق نموذجا جيدا لادارة الهيئات الخدمية. ما هى خطط تطوير الأداء من حيث تنمية العنصر البشرى حتى الادارة العليا.

إن الإهتمام بالعنصر البشرى من اهم اولويات الهيئة حيث التدريب والتطوير المستمر داخليا وخارجيا وذلك للوصول إلى أعلى مستوى من الكفاءة بما يتناسب مع معدلات الأداء العالمية وفى هذا الصدد قامت الهيئة بوضع خطة تدريبية طموحة شملت عدد 2428 من العاملين فى الهيئة في كافة المجالات الفنية واللغات والحاسب كما تم تدريب 42 من الفنيين المتخصصين فى الدول الأجنبية كما تم إنشاء مركز للتدريب بميناء الدخيلة وتطوير مركز التدريب بميناء القاهرة الجوى وإعداد كادر من الهئة للعمل كمدربين فى هذين المركزين كما يتم إيفاد القيادات العليا بالهيئة فى جولات تفقدية خارجية للتعرف على أهم ما وصلت إليه دول العالم فى مجال عمل الهيئة وتبادل الخبرات كأحد أهم العناصر فى عملية التطوير.

(الحكومة الإليكترونية) هذا الشعار ينظر اليه العديد من المراقبين على أنه (شعار) أكثر منه (طريقة عمل) حتى بات العديد من الناس يتندرون على كلمة حكومة اليكترونية أين تقف الهيئة فى مضمار الأداء الإليكترونى والميكنة والربط الآلى والتعامل عن بعد ؟

إن التحديث والتطوير لا يمكن أن يتم بدون نظام مميكن وتم ربط كافة الفروع بالمركز الرئيسي للتعرف علي ما يدور في هذه الفروع بشكل لحظي مما يساعد على إتخاذ قرارات فورية كما أن مركز خدمات التجارة ومستودع بيانات التجارة الخارجية يعدان من أهم قواعد التطوير والتحديث بالهيئة.

المعامل ... المعامل كيف ترى المعامل الناتجة للهيئة من حيث المستوى والأداء وكيف يراها المتعاملون ؟

إن الهيئة هى الجهة الوحيدة فى مصر التي لديها أكبر عدد من المعامل المعتمدة محليا ودوليا سواء غذائية أوصناعية وهذا يعنى أعلى مستوى من الدقة فى النتائج التى تصدر من المعامل دور القطاع الخاص فى إقامة وإنشاء وإدارة المعامل هل يمثل ذلك بندا فى أجندة الحكومة المصرية وكيف تضع عوامل الجذب لفتح استثمارات جديدة عن هذا المضمارxxx أن معمل ميناء السخنة يمثل هذا الاتجاه حيث التعاون بين القطاع الخاص والهيئة لمصلحة التجارة المصرية.

كلمة مختصرة توجهها للتعاملين مع الهيئة استيراداً وتصديرا

١ - الإستفادة من كافة الإمكانات التى توفرها الهيئة (مستودع البيانات - مركز خدمات التجارة - موقع الهيئة على شبكة الإنترنت www.goeic.gov.eg)

٢ - دراسة كافة القوانين واللوائح والنظم والإجراءات المنظمة للتجارة الخارجية

٣ - عرض أى مشاكل قد تواجههم على الهيئة بمنتهى الصراحة والشفافية حرصاً على التطوير.

كلمة مختصرة توجهها للعاملين بالهيئة

لقد أنجزتم الكثير ويتوقع الإقتصاد المصرى منكم ما هو أكثر وأن ما تقومون به الآن ينعكس على الأجيال القادمة

كلمة مختصرة توجهها للجهات المتواصلة مع الهيئة

الهيئة لا تدخر وسعاً فى تقديم يد العون لكافة هذه الجهات

• هل التنسيق مع الجمارك وقطاع التجارة الخارجية وصل لمرحلة مرضية وكافية أم مازال الطريق طويلاً

هناك تنسيق وتكامل إلى أقصى درجة ممكنة مع قطاع التجارة الخارجية أما التنسيق مع الجمارك مازال فى بداية الطريق بالرغم من حرص الهيئة الشديد على ذلك

فى النهاية نشكر سيادتكم على هذا الوقت وهذا الحوار وهذه الردود التى تتسم بالصراحة والموضوعية.





معدلات السلامة وجودة الأداء

صرح المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران أن معدلات السلامة وجودة الأداء فى شركات مصر للطيران بلغت معدلات عالية أدت إلى خفض قيمة التأمين السنوى على خدمات الرحلات من 40 مليون إلى 19 مليون دولار سنويات، ولذا كان هناك وفراً كبيراً فى نفقات التشغيل بالشركة.

أعلى إيراد للرسوم

صرح محمد عيسوى وكيل وزارة المالية لجمارك قرية البضائع المصرية بأنه تم تحقيق أعلى إيراد خلال عام 2006/2005 بلغ 587.6 مليون جنيه، وذلك عن الرسوم المستحقة على الواردات والصادرات، ويرجع ذلك إلى ما حققته مصر من إصلاحات إقتصادية.

طائرة غير قابلة للخطف

يقوم باحثون أوروبيون بتقريب فكرة تصنيع طائرة غير قابلة للخطف إلى الواقع بحلول عام 2008، وذلك من خلال برنامج أمنى طموح لمكافحة التهديدات على متن الطائرة، وتتضمن ملامح هذه الطائرة أنظمة الكمبيوتر مصممة لرصد سلوك الركاب المريبين، ونظاماً لتفادى الإصطدام من شأنه تصحيح مسار الطائرة لمنع توجهها نحو مبنى أو جبل، ويدرس الباحثون إمكانية تطوير جهاز كمبيوتر داخل الطائرة لتوجيهها بشكل آلى لأقرب مطار فى حالة تعرضها للخطف.

رحلة تجريبية لإيرباص إيه 380

أقلعت من مطار مدينة تولوز الفرنسية – فى أول رحلة تجريبية لها – الطائرة «إيرباص إيه 380» وعلى متنها 474 راكبا كلهم من موظفى الشركة، واستغرقت الرحلة سبع ساعات، وتضم الطائرة طابقين وكافيتيريا ومتجراً ومكتبة.

برجان للمراقبة الجوية

يتم إنشاء برجين للمراقبة الجوية بمطارى الاقصر والعريش تصل تكلفتهما إلى حوالى 34 مليون جنيه، ويستغرق العمل فيهما 18 شهراً، وقد تم الاتفاق مع احدى الشركات العالمية لتوريد أجهزة ملاحية للممر الجديد بمطار القاهرة الذى ينتهى العمل فيه خلال 30 شهراً.

شركات للعمل فى مجال النقل الجوى

بلغ عدد شركات الطيران الخاصة التى طلبت العمل فى مجال النقل الجوى بمصر 19 شركة جديدة، وقد صرح الطيار سمير عبد المعبود رئيس سلطة الطيران المدنى بأنه يتم دراسة جميع البيانات والدراسات الخاصة بهذه الشركات، ومدى استكمالها لكل الشروط المطلوبة لسلامة الطيران، ومن أهمها حصولها على شهادات كفاءة وصلاحية التشغيل، ويتم إجراء اختبارات عملية للوقوف على مدى ملائمة هذه الشركات للقيام برحلات جوية.

محطتان للخدمات الفنية

إعتمدت هيئة سلامة الطيران المدنى الأوروبى محطتى الصيانة فى شرم الشيخ والدمام التى يتعين على شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية إجراء التفتيش عليها، وقد أكد المهندس عبد العزيز فاضل رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية على أنه بهذا الإعتماد أصبحت المحطتان جاهزين لتقديم الخدمات الفنية لجميع طائرات الشركات العربية والعالمية.

تطوير خدمات المسافرين

صرح [illegible] رئيس القطاع التجارى لشركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأن العمل يتم حاليا لتطوير خدمات المسافرين بدءا باستخدام الحجز عن طريق الإنترنت واستخدام التذاكر الآلية، وتطوير نظام الحجز وخدمات المسافرين، ومن المتوقع أن تبدأ الخدمات الآلية مع نهاية العام الجارى أو بداية العام القادم، وقد أشار [illegible] إلى أن المستهدف تحقيق مبلغ 6 مليارات و 200 مليون جنيه.

خسائر الشركات الأوروبية

زادت أعباء التكلفة على شركات الطيران بعد أحداث سبتمبر بسبب عدم الدعم الحكومى وتحمل الشركات جزءاً كبيراً من تكلفة الأمن والتأمين والزيادة المطروحة فى الأسعار خاصة أسعار الوقود، ويؤكد [illegible] مدير إدارة المنظمات الدولية بمصر للطيران أنه وفقاً للدراسات التى أجريت وصلت خسائر شركات الطيران الأوروبية إلى 6.4 مليار يورو فى خلال 5 سنوات حتى عام 2003 مع زيادة أعباء شركات الطيران العاملة فى أوروبا بمعدل 2.5 مليار يورو سنوياً منذ عام 2001.

محطات وأخبار

إتفاقية لبناء القدرات الجمركية

وقع الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية مع تشارلز إدوارد هيلر سفير سويسرا فى القاهرة إتفاقية تفاهم بين حكومتى مصر وسويسرا لبناء القدرات الجمركية من خلال الإهتمام بالعنصر البشرى المنوط به نجاح تطوير الفكر الجمركى للنهوض بالإقتصاد القومى بصفة عامة والإستثمار والسياحة بصفة خاصة. وقد صرح غالى بأن هذه الإتفاقية تأتى ضمن مشروع كبير بالتعاون بين الجمارك الأوروبية والجمارك السويسرية الهدف منه زيادة القدرات الجمركية التدريبية لدى العاملين بالمنافذ الجمركية.

أول مارينا لليخوت فى مصر

انتهت المرحلة الأولى الخاصة بإنشاء أول مارينا لليخوت فى مصر على شاطئ البحر المتوسط أمام بورسعيد، وتبدأ المرحلة الثانية عن الدراسة الشهر الجارى، وتنتهى أعمال التقييم لها مع نهاية العام الحالى، وقد صرح الدكتور مصطفى كامل محافظ بورسعيد بأن هذه الدراسة تكلفت 450 ألف يورو، وسيبدأ فى إنشاء المشروع أوائل العام القادم بتكلفة 380 مليون جنيه يتم تمويلها بالكامل من صندوق المنطقة الحرة، ومن المتوقع أن يحقق هذا المشروع عائداً إقتصادياً كبيراً، ومن المنتظر أن يسترد تكاليف إنشاؤه بعد 4 سنوات من التشغيل.

خسائر نتيجة المقاطعة

أدت مقاطعة المنتجات الدنماركية التى شنها العالم الإسلامى عليها إلى تكبدها خسائر بلغت أكثر من 130 مليون يورو، وذلك بسبب تراجع الصادرات الدنماركية إلى الشرق الأوسط بمقدار النصف حيث بلغت قيمتها 5 مليارات كورن دنماركى (849 مليون دولار)، ومن الدول التى أوقف إستيراد المواد الدنماركية بشكل مفاجئ ليبيا وسوريا ومصر والسودان واليمن والمملكة العربية السعودية التى تعتبر المستورد الأول فى العالم الإسلامى وإيران المستورد الثالث فى السوق الإسلامية.

سرعة الإفراج عن الواردات

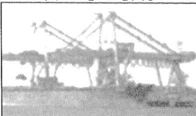
إلتقى محمد البنا رئيس هيئة الرقابة على الصادرات والواردات المصرية مع أعضاء غرفة القاهرة برئاسة على موسى ومشاركة محمد المصرى رئيس الإتحاد العام للغرف وقيادات وزارة التجارة والصناعة حيث أكد حرص الهيئة على سرعة الإفراج عن الواردات فى موعد أقصاه 5 أيام بعد الإنتهاء من التحاليل اللازمة والمعاينات الظاهرية للواردات، والإنتهاء من كافة عمليات التحاليل بالنسبة للمواد الغذائية خلال 12 يوماً وأن الإفراج يتم فوراً عن الواردات تحت التحفظ وتحرص الهيئة من جانبها على توفير كافة المعلومات لإتحاد الغرف وتقديم منح تدريبية مجانية لموظفى الغرف.

التشغيل الفعال بموانىء الصب الجاف
Efficient Operation for Dry Bulk Handling Ports.

مهندس/محمد رمزى عوض - مهندس شواطىء وتنمية موانىء

تحتاج السفن العملاقة إلى معدات عملاقة أيضا لإمكان إجراء عمليات المناولة الخاصة بها. و لمعدلات التفريغ الكبيرة (مقدرة ب وحدة طن/يوم) فإنه من المفضل إستخدام المفرغات واسعة النطاق (Wide Span Unloaders) وكذلك الوحدات ذات الحمولات الثقيلة (Heavy Lift Capacity Units).


شكل (1) وحدة مناولة للفحم الجاف.


شكل (2) عمليات الشحن و التفريغ لبضائع البلك الجاف.

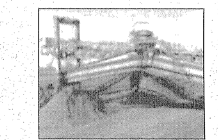

شكل (3) أعمال الخلط للفحم الجاف.

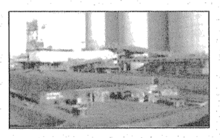

شكل (4) أعمال الشحن/التفريغ لخام الكروميت المعدنى.

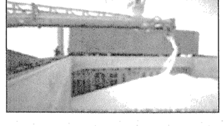
و تعتبر الأوناش العائمة Floating Cranes مصدرا إضافيا هاما لتوفير قدرة تفريغية إضافية و لذلك تعتمد عليها معظم الموانىء العاملة بمناولة البلك الجاف ذات الصبغة العالمية كطاقة تفريغية أساسية مع أوناش الرصيف الثابتة. و يلى عملية التفريغ على الرصيف نقل البلك الجاف المتداول بالعديد من الوسائل و أهمها السيور الناقلة (Conveyor Belts) و ذلك حتى أماكن التخزين الأرضية بالساحة Ground Storage أو أماكن الخلط (Blending) و ذلك كما فى حالة الفحم الجاف أو إلى صوامع التخزين Storage Silos كما فى حالة الحبوب الجافة أو إلى البارجات الناقلة و ذلك كما فى حالة بضائع الترانزيت Transshipment Bulk Handling أو عربات السكك الحديدية (Wagons) أو الحاويات المنقولة بالشاحنات برا Bulk Handling Containers. و يلاحظ أن عمليات الشحن سواء الداخلية أو الخارجية Inbound/OutboundBulk Discharge تخضع لمراقبة و ميزان دقيق خلال عملية النقل بالسيور الناقلة أو الشحن و التفريغ النهائى. و يمكن إجراء عمليات الشحن و التفريغ لبضائع بلك الترانزيت مباشرة من الناقلات الضخمة إلى البارجات الصغيرة (Feeders). هذا و تتنوع بضائع البلك الجاف المنقولة من الحبوب و الفحم الجاف و خام الكروميت و خامات المعادن و الفوسفات و السماد و غيرها. و هناك من سلع البلك الجاف ما يعرف بإسم (Derivatives) و هى تشمل بذور الزهور و الأشجار و كذلك بعض الحبوب الخاصة الأخرى. و جدير بالذكر أنه بإستخدام الكباشات فى عمليات الشحن/التفريغ فإنه عند تقدير الحمولات يؤخذ فى الإعتبار ما يعرف بإسم الحمل المدفوع (Bay Load) وهو ما يعادل حوالى 60% من الوزن القياسى للكباش.

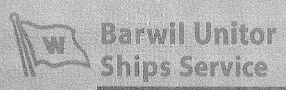
و تقدم موانىء مناولة الفحم الجاف خدمات إضافية مثل عمليات الخلط (Blending) و الغسيل (Washing) و التصفية (Screening) و المعالجة (Processing) و غيرها لزيادة قيمة بضائع الفحم الجاف المتداولة من خلال الميناء. و بإستخدام نظام التحكم الإلكترونى (EDI) فإنه من أهم عوامل الضبط للمناولة بالميناء و جعلها متناسقة و فعالة و ذلك إبتداء من عمليات الشحن/التفريغ المبدئية و حتى الخطوة النهائية بعملية المناولة. و الأشكال من رقم (1) و حتى رقم (7) توضح العناصر الأساسية للتشغيل الفعال بموانىء البلك الجاف.

***


شكل (5) إستخدام السيور الناقلة لنقل بضائع البلك الجاف.


شكل (6) أعمال الشحن و التفريغ للسماد وخام اليوريا.


شكل (7) وحدات التخزين (السيلو) لبضائع البلك الجاف.





Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

SERVING ALL OVER THE WORLD





EAST COAST USA



EAST AFRICAN & RED SEA

BULCON

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

MEDITERRANEAN & EUROPE



EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.

U.S.A. & FAR EAST



DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

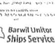
Barwil Unitor
Ships Service

NS-EN ISO 9001 : 2000

Port & Marine Services
including handling of Cargo and Logistic Solutions.

2002-10-16

2005-10-16



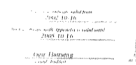
QUAL 002

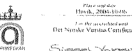
Høvik, 2004-10-06

Det Norske Veritas Certification AS

Sissel Yuksvik
Management Representative

Lack of fulfilment of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid.





Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

office: 9 Hussein Hassab & Bani El-Abbasi Street
El-Zaher Building (2) Sultan Hussein
Alexandria - Egypt

Telephone: +20 3 484 3610
Telefax : +20 3 486 9555

e-mail: barwil.alexandria@wilhelmsen.com
Internet: www.barwilunitor.com

شركة نوسكو العملاقة NOSCO

تنقل تمثال الملك العظيم رمسيس

لم يكن تمثال الملك رمسيس هو أول الطرود التى تعاملت معها شركة نوسكو التى تعمل فى مجال النقل الدولى - فالشركة لها سابقة أعمال مع العديد من الطرود الشاذة التى تجاوزت التمثال سواء من ناحية الأوزان والارتفاعات والأطوال يؤكد اللواء مازن نديم العضو المنتدب بشركة نوسكو أن الشركة قامت من قبل بنقل طرود لأحد مصانع البترول بلغت 450 طن بأطوال 170 متر وقطر 15 متر وهو ما يؤكد الريادة والقدرات والإمكانات التى تتمتع بها الشركة.

ويضيف المهندس محمد مازن نديم المدير العام للشركة أنه كان يتابع عمليات نقل التمثال لحظة بلحظة مع اللواء مازن نديم من خلال الواقع منذ بدء تحركه حتى لحظة الوصول موضحاً أن سائق الشاحنة لم يكن بمفرده بل كان يصحبه فى هذا الموكب 3 سائقين احتياط بالإضافة 3 مهندسين لتوجيه السائق باللاسلكى حول كيفية التحرك خاصة عند المنحنيات، وكان كل ذلك يتم بمتابعة دقيقة من العضو المنتدب والمدير العام. وأضاف أن نقل التمثال « واقفا » أدى إلى حمايته من « التفكك » وتجنب العديد من المشاكل لو كانت عملية النقل تمت من الوضع « نائما » وهذه كانت رغبة شركة « نوسكو » منذ تم البدء فى عمليات الإجراءات الخاصة بنقل التمثال.

(وفيما يلى كافة الإجراءات الفنية والهندسية التى قامت بها نوسكو أثناء عملية نقل « الملك » كما يرويها اللواء مازن نديم.

نظرا لاتخاذ قرار نقل تمثال رمسيس واقفا دون فك أى أجزاء منه لذا قامت شركة نوسكو (الشركة الناقلة) باختيار أنسب أسلوب للتحميل وهو عبارة عن 3 وحدات.

• الوحدة الأولى القاطرة (اللورى)

الذى يقوم بدفع المجموعة للأمام أو للخلف وهذه القاطرة مصممة خصيصا للسير بسرعات بطيئة تصل إلى 1 كيلو فى الساعة من خلال وحدات نقل للسرعة أوتوماتيك وهذه الوحدة مكيفة وبها سرير لنوم السائق وكذلك ثلاجة ويستطيع سائق هذه الوحدة العمل لمدة 12 ساعة متصلة يتخللها راحة كل أربع ساعات،

• الوحدة الثانية وهى الوحدة التى خلف القاطرة مباشرة

وهى عبارة عن كساحة عرضها 3م وطولها 12 م وبها عدد 8 أكسات كل اكس به ٨ فرد كاوتش أى المجموع 64 فردة كاورتش وكل فردة تتحمل 3 طن وزن وبها محرك يقوم بتشغيل وحدة هيدروليك هى التى تقوم بتوجيه المحاور فى حالة دوران الطريق للمناورات وكذلك تقوم بعمل ميل هذه الأجهزة بتغيير مستوى الكساحة ارتفاعاً وانخفاضاً وكذلك تقوم بعمل ميل للكساحة يتناسب عكسياً مع ميل الطريق ليظل سطحها العلوى أفقياً تماماً مهما كان ميل الطريق وفى حالة صعود كبارى تقوم هذه الأجهزة بعمل انخفاض لمقدمة الكساحة وارتفاع لمؤخرتها

ويوجد بمنتصف هذه الوحدة صينية من الحديد الصلب قابلة للحركة فى الاتجاه الأفقى 360 درجة وهذه الصينية هى التى تحمل الجزء الأمامى من الشاسيه المعدنى الذى به التمثال ومثبت به تماماً وهى الجزء الوسيط الذى يعمل بن الكساحة والشاشيه المعدنى الحامل للتمثال وهذه الصينية الصينية تستطيع تحمل أوزان حتى 350 طن.

الوحدة الثالثة

وهى بنفس مواصفات الوحدة الثانية لكنها بعرض 4.5م وبها جميع الأجهزة التى بالوحدة الثانية.

أسلوب القيادة

يتم قيادة هذه المجموعة من خلال 3 نقاط وهى:

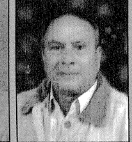
النقطة الأولى، القاطرة (اللورى)

وهو الذى يقوم بدفع المجموعة ويتم قيادتها من خلال السائق الذى يأخذ تعليمات مستمرة من قائد المقدمة (المهندس / خالد مشعل).

مــن خــلال أجهـزة لاسلكية بينه وبين السائق وهو الذى يحدد لـه السـرعـات بصفة مستمرة وكذلك إرسال إشـارات لـه بتوجيه الـدركسـيـون حسب طبيعة الطريق.

النقطة الثانية، قيادة الكساحة التى خلف القاطرة مباشرة

ويقوم بقيادتها فنى حيث يقوم بتوجيه اكسات هذه الكساحة



م/ فتحى أبو العينين



م/ خالد مشعل

م/ على خالد

اللواء/ مازن نديم

مهندس/ محمد نديم

بزوايا محددة من خلال التعليمات التى يأخذها من قائد هذه الوحدة الذى يأخذ بدوره التعليمات من قائد المقدمة.

النقطة الثالثة، قيادة الوحدة الخلفية والتى تحمل مؤخرة التمثال

ويتم قيادتها من خلال فنى يأخذ تعليماته من خلال (المهندس/ على خالد) الذى يقود الوحدة الخلفية ويتم اتصال مستمر بين قائد النقطة الأولى والنقطة الثانية والنقطة الثالثة بقائد المجموعة كلها. (المهندس/ فتحى أبو العينين) لاتخاذ القرارات المناسبة للمجموعة كلها.

ملخص

يتضح من السابق أنه يتم قيادة هذه المجموعة ككل من خلال عدد 3 مهندسين و 2 فنيين وسائق بخلاف المساعدين ويتابع هذه المجموعة (السيد/ العضو المنتدب) الذى يقوم بمتابعة مستمرة للحركة ويقوم بالتدخل المباشر فى حالة رؤيته لأى عائق يعوق تقدم الموكب حيث أنه يقوم بصفة مستمرة بتجهيز التوجيه للمجموعة كلها لمسافة 500 م مستمرة.

لماذا اتخذ قرار نقل هذا التمثال واقفاً

تم بحث أسلوب نقل التمثال نائماً وظهرت مشاكل فى عملية تحويله من الوضع الرأسى إلى الوضع الأفقى فى ظل وجوده منفصل أربع قطع وكانت توجد خطورة فى أنه ينفصل من تلقاء نفسه أثناء تحويله من المستوى الرأسى إلى المستوى الأفقى.

وتم بحث طريقة تفكيكه إلى أربع قطع لتحميله أفقياً إلا أن علماء الآثار وجدوا صعوبة فى تفكيكه وإعادة تحميله مرة أخرى خوفاً من حدوث تلفيات كبيرة به لا يمكن اصلاحها لذا اتخذ القرار بنقله واقفا.

وفى حالة نقله واقفاً وجد ضرورة عمل قفص حديدى على ٢ محور أفقى ورأسى يمتص الحركة الأفقية والرأسية مثل الجندول وكذلك معدة تمتص الاهتزازات الناتجة عن تحرك المركبة وقادرة على أن يظل سطحها أفقياً تماماً مهما كانت ظروف الطريق.

أخيراً

ورداً على وجود سائق واحد فقط أود الإحاطة أنه كان يوجد عدد 3 سائق احتياطى وعدد 2 قاطرة احتياطية قام أحدهم بقاطرته ببدء التحرك من ميدان رمسيس حتى شارع الفجالة ثم بدأت القاطرة الأساسية فى تكملة المسيرة وكانت القاطرة الاحتياطية جاهزة للتدخل فى أى لحظة فى حالة وجود أى عطل للقاطرة الأساسية أو إرهاق للسائق.



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



KADMAR SHIPPING CO.

EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

EASTBOUND

	VOY	Genoa	Barcelona	FOS	**Damietta**	Singapore	Hong Kong	Shinghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
B. Pelangi	056 E	24-Sep	26-Sep	28-Sep	**2-Oct**	14-Oct	18-Oct	20-Oct	22-Oct	24-Oct	29-Oct
B. Pelangi Dua	055 E	1-Oct	3-Oct	5-Oct	**9-Oct**	21-Oct	25-Oct	27-Oct	29-Oct	31-Oct	5-Nov
S. Blanca	038 E	8-Oct	10-Oct	12-Oct	**16-Oct**	28-Oct	1-Nov	3-Nov	5-Nov	7-Nov	12-Nov
B. Raya Dua	053 E	15-Oct	17-Oct	19-Oct	**23-Oct**	4-Nov	8-Nov	10-Nov	12-Nov	14-Nov	19-Nov
S. Azul	037 E	22-Oct	24-Oct	26-Oct	**30-Oct**	11-Nov	15-Nov	17-Nov	19-Nov	21-Nov	26-Nov
Katsuragi	093 E	29-Oct	31-Oct	2-Nov	**6-Nov**	18-Nov	22-Nov	24-Nov	26-Nov	28-Nov	3-Dec
N. Divinity	012 E	5-Nov	7-Nov	9-Nov	**13-Nov**	25-Nov	29-Nov	1-Dec	3-Dec	5-Dec	10-Dec
B. Pelangi	057 E	12-Nov	14-Nov	16-Nov	**20-Nov**	2-Dec	6-Dec	8-Dec	10-Dec	12-Dec	17-Dec
B. Pelangi Dua	056 E	19-Nov	21-Nov	23-Nov	**27-Nov**	9-Dec	13-Dec	15-Dec	17-Dec	19-Dec	24-Dec
S. Blanca	039 E	26-Nov	28-Nov	30-Nov	**4-Dec**	16-Dec	20-Dec	22-Dec	24-Dec	26-Dec	31-Dec

WESTBOUND

	VOY	Shinghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	**Damietta**	Genoa	Barcelona	FOS
S. Blanca	038 W	15-Sep	17-Sep	19-Sep	20-Sep	23-Sep	24-Sep	**4-Oct**	8-Oct	10-Oct	12-Oct
B. Raya Dua	053 W	22-Sep	24-Sep	26-Sep	27-Sep	30-Sep	1-Oct	**11-Oct**	15-Oct	17-Oct	19-Oct
S. Azul	037 W	29-Sep	1-Oct	3-Oct	4-Oct	7-Oct	8-Oct	**18-Oct**	22-Oct	24-Oct	26-Oct
Katsuragi	093 W	6-Oct	8-Oct	10-Oct	11-Oct	14-Oct	15-Oct	**25-Oct**	29-Oct	31-Oct	2-Nov
N. Divinity	012 W	13-Oct	15-Oct	17-Oct	18-Oct	21-Oct	22-Oct	**1-Nov**	5-Nov	7-Nov	9-Nov
B. Pelangi	057 W	20-Oct	22-Oct	24-Oct	25-Oct	28-Oct	29-Oct	**8-Nov**	12-Nov	14-Nov	16-Nov
B. Pelangi Dua	056 W	27-Oct	29-Oct	31-Oct	1-Nov	4-Nov	5-Nov	**15-Nov**	19-Nov	21-Nov	23-Nov
S. Blanca	039 W	3-Nov	5-Nov	7-Nov	8-Nov	11-Nov	12-Nov	**22-Nov**	26-Nov	28-Nov	30-Nov
B. Raya Dua	054 W	10-Nov	12-Nov	14-Nov	15-Nov	18-Nov	19-Nov	**29-Nov**	3-Dec	5-Dec	7-Dec
S. Azul	038 W	17-Nov	19-Nov	21-Nov	22-Nov	25-Nov	26-Nov	**6-Dec**	10-Dec	12-Dec	14-Dec

Feeder Connections

- **VIA SINGAPORE**
  Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haldia, Ho Chi Minh, Jakarta Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya
- **VIA HONG KONG**
  Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai
- **VIA SHANGHAI**
  Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840640 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com





محمد فراج

YANG MING LINE

- خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد وموانى الشرق الأقصى وأووربا وأمريكا



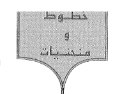
- خط منتظم يعمل بين موانى حوض البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسى : ٣ شارع فرناند عاداه / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية
٤٨٦١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٢٥٠٠
فاكس ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ ـ تلكس ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨

فرع بورسعيد : ٠٦٦/٣٣٥٩٨٨٥ ـ ٠٦٦/٣٣٥٩٧٧٥ فاكس ٠٦٦/٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس : ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ / ٠٥٧

الفروع : القاهرة ـ السويس



نشأت الديهى يكتب
eldeehy@Yahoo.com

رياح جنوبية محملة بسموم أمريكية

الجنوب ..... الجنوب

بيد أن المخطط بدأ يكتمل وبدت ملامحه للعيان واضحة جلية، المرحلة الحالية هى الإتجاه جنوباً حيث الأرض البكر والبترول المتفجر والعقول الخام!!

إنها رؤية أمريكية ثاقبة ودعوة صريحة (اتجهوا صوب الجنوب) إن زيارات وزيرة الخارجية الأمريكية إلى قارة إفريقيا تأتى وفق خطة شاملة واضحة بالنفاذ إلى تلك القارة وما يدور فى دارفور ما هو إلا إحدى حلقات هذه الخطة. إن الولايات المتحدة الأمريكية وفيما يبدو رأت أن منطقة الشرق الأوسط أصبحت على صفيح ساخن بحيث ما عادت أمريكا تحتمل التعامل مع خيوط الأزمات المتشابكة والمتداخلة فى تلك المنطقة المتوترة من العالم، بيد أن ما يدور فى الصومال وجنوب السودان ودارفور يأتى فى هذا السياق علاوة على أن تلك المناطق محسوبة على التيارات الإسلامية الأصولية فالسودان بها نظاما حاكما مرجعياته إسلامية أصولية واضحة والصومال بها قوات المحاكم الشرعية ذات الأصول والمرجعيات الدينية وجنوب السودان بها حركات التبشير وحقول البترول بما يعنى أنها صيد سمين للإدارة الأمريكية الحالية والسابقة والقادمة.

إننا نتذكر ما حدث بلبنان والمذابح والمجازر على مدار الساعة حيث تنقلها كافة أجهزة ووسائل الإعلام على مسمع ومرأى من العالم، ويخرج رئيس وزراء إسرائيل ليعلن أن المذابح والمجازر لن تتوقف إلا بعد فترة محددة من الزمن قدرتها الإدارة الإسرائيلية لإبادة الشعب اللبنانى ووقف العالم أجمع مسلموه ومسيحيوه يمصمصون الشفاة ولم يجرؤ أحد أن ينطق بكلمة، ووقفت أمريكا فى وجه الجميع محذرة من التدخل حتى يتم القضاء على الضحية «لبنان» ووقفت جميع الدول العربية فى موقف المتفرج لا تجرؤ واحدة منها على الوقوف بجانب لبنان الجريح حتى بالكلمة ... حتى بالتصريح تنديداً أو شجباً أو إستنكاراً كما تعودنا .. إننا فيما يبدو غادرنا محطة الشجب والإستنكار متجهين صوب محطة الصمت الرهيب.

إن موقف العالم من لبنان كان محزن بحق، ولكن نصر الله كان قريب ورأت إسرائيل ما لم تره من قبل، إنها تبحث عن جيش تحاربه فلا تجد، إنها تبحث عن جنود تبيدهم فلا تجد، إنها إرادة الله التى غيرت مجرى الأحداث، وصار ما صار.

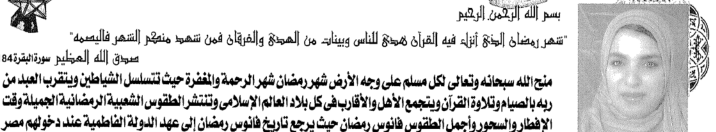
والآن بدأت البوصلة الأمريكية تتجه صوب الجنوب والجنوب هذه المرة هى (دارفور) ودارفور هذه جزء من السودان والسودان هذا جزء من مصر ومصر يا سادة يا عقلاء جزء من المخطط الأمريكى الكبير لبناء الشرق الأوسط الجديد، إن مصر والسودان كانتا أمة واحدة وشعب واحد وحكومة واحدة فمنذ أن اكتشف إبراهيم بن محمد على باشا الكبير منابع النيل فى الفترة من 1806 إلى 1810 أصبحت السودان جزء من مصر لا يمكن الاستغناء عنه أو التعامل معه على أى شكل آخر غير الوحدة، لقد كانت السودان بمثابة بوابة الأمن القومى المصرى من الجنوب ناهيك عن إمتداد شرايين النيل من السودان حاملة الخير الوفير لمصر والمصريين، إننى لست خبيراً إستراتيجياً للحديث عن أهمية السودان لمصر وأهمية مصر للسودان فهذه قضية محسومة منذ القدم ... أما القضية الأخطر فهى صمت الحكومة المصرية تجاه ما يجرى فى الجنوب، إن أصابع الحكومة الأمريكية بدأت تعبث فى كل أجزاء ومناطق الأمة ومصر غائبة على الدوام، وكأن مصر تعيش عصر الإنغلاق والإضمحلال والإنكماش، ماذا فعلت مصر للسودان فى قضية الجنوب الذى اعتبره منفصلاً عن السودان الأم؟ ماذا فعلت مصر للسودان فى دارفور والذى اعتبره فى طريقه للانفصال عن السودان الأم؟ ماذا فعلت مصر للسودان لتخفيف حدة الضغوط الخارجية من جراء العقوبات المفروضة عليه ظلماً وعدواناً؟ ماذا فعلت مصر حكومة من أجل مصر شعباً ووطناً؟

إننا نعيش لحظات فارقة .. إعمال العقل فيها هو شيء من الجنون إننا لا نملك اتخاذ قرار ما ولا نملك سلطة من أى نوع سوى سلطة المواطنة واعتقد أنها فى بلد مثل مصر لا قيمة لها على الإطلاق لتصبح سلطة بفتح السين لا بضمها إننا نقول وننصح ونصرخ من خلال أى منبر أتيح لنا لنقول كلمة الحق التى نراها لمصلحة هذا الوطن الحبيب. إن الصرخة التى أطلقها الآن هى تحذير من طوفان قادم لا محالة اسمه «طوفان الجنوب» فضرب مصر لن يأتى إلا من الشرق أو الجنوب والشرق ملتهب لا يقوى أحد على الإقتراب منه، فلماذا لا تجرب أمريكا وحلفاءها خيار الجنوب فالأرض شاسعة والفرصة مهيأة. نظام إسلامى حاكم تم إدراجه فى الأنظمة الرجعية السلفية الأصولية التى تنتهى للقاعدة فكراً وتنظيماً، حقول البترول بدأت تنتشر وتظهر هنا وهناك حركات التبشير بدأت تثمر فى الجنوب والشرق والغرب وحتى فى الشمال، منابع النيل هناك إذن يمكن هنا ننزع ورقة التوت الباقية التى تستر حكومتنا الرشيدة أمام العالم، الجنوب ... الجنوب .. أكاد أراها بأم عينى رياح عاصفة قادمة ومنطلقة من الجنوب تطلقها أمريكا صوب مصر عبر السودان الشقيق الذى سيمر بأسوأ وأسود أيامه بعد دخول فقرات حفظ السلام المزعومة فى دارفور، ومصر مشغولة بمؤتمر الحزب الوطنى ولجنة السياسات وجريدة روز اليوسف وعبد الله كمال

اللهم أفرغ علينا صبراً.

خطوط مستقيمة

* تصريحات بابا الفاتيكان ماهى إلا تصريحات غير مسئولة وغير محسوبة العواقب وماهى إلا إستكمال لحلقة إستعداء المسلمين وإستفزازهم فالبابا لا يختلف كثيراً عن الصحفى أو الرسام الدنماركى الحقير وكلاهما لا يختلفان عن الرئيس الأمريكى چورچ بوش صاحب ذلات اللسان الشهيرة عن الحروب الصليبية وصراع الحضارات.
* مؤتمر الحزب الوطنى الديمقراطى هل هو مؤتمر (لمصر) أم مؤتمر (على مصر) مجرد سؤال برئ
* صفقة عمر أفندى مثل معظم صفقات الخصخصة التى تمت وتتم فى مصر المحروسة إنها صفقات تصنع المليارديرات أنها خطة لبيع الوطن
* أسعار الأسمنت والحديد ومستلزمات البناء من يحكم ومن يتحكم ؟ من الجانى ومن الضحية ؟ أين الحكومة ؟ بل أين مصر الوطن .. مصر المواطنين
* الدولة يبدو أنها قدمت إستقالتها من خدمة الشعب والدليل كل تصريحات د/ نظيف التى تصب فى خانة إهانة شعب مصر .. على الأقل أنا شخصياً أحس أن هذا الرجل يهيننى مع كل تصريح أو تلميح.
* د/ على المصيلحى وزير .. ماذا ؟ وزير ماذا؟ الله أعلم وماذا يفعل هذا الرجل بالضبط وما هى وظيفته وماهى مؤهلاته .. إننى شخصياً وكمواطن لا أطيق أن أنظر لوجه هذا الرجل الذى لا أعرف له وظيفة حتى الآن
* كم خسر رشيد محمد رشيد بعد ثناء الرئيس الأمريكى عليه ؟



روحانيات إيمانية واختلاف فى العادات والسلوكيات الرمضانية

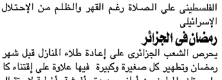
بسم الله الرحمن الرحيم

"شهر رمضان الذى أنزل فيه القرآن هدى للناس وبينات من الهدى والفرقان فمن شهد منكم الشهر فاليصمه"

صدق الله العظيم سورة البقرة184

منح الله سبحانه وتعالى لكل مسلم على وجه الأرض شهر رمضان شهر الرحمة والمغفرة حيث تتسلسل الشياطين ويتقرب العبد من ربه بالصيام وتلاوة القرآن ويتجمع الأهل والأقارب فى كل بلاد العالم الإسلامى وتنتشر الطقوس الشعبية الرمضانية الجميلة وقت الإفطار والسحور وأجمل الطقوس فانوس رمضان حيث يرجع تاريخ فانوس رمضان إلى عهد الدولة الفاطمية عند دخولهم مصر وقد ظهرت هذه العادة بخروج أهالى مصر لإستقبال شهر رمضان حاملين مصابيحهم للترحيب آل الرسول الكريم صلى الله علية وسلم وسادت هذه عادة مقترنة بهذا الشهر الكريم.

بقلم/ وسام غنيم



ولكن هناك سؤال

فى الغرية يحاول المسلمين رغم وجودهم فى دول.غريبة بإتبا ع طقوس هذا الشهر الكريم حتى يستمتعوا بروحانياته الإيمانية الجليلة ففى روما مثلاً يتجمع المسلمين فى مسجد كبير بناه خادم الحرمين الشريفين الملك فهد رحمه الله على نفقته الخاصة وتأتى النساء بالأطباق الرمضانية والحلوى والمأكولات والمشروبات الشرقية التى يقبل عليها جميع المسلمين حتى الإيطاليون نفسهم.

وإليكم الآن عادات وسلوكيات المسلمين فى بعض بلاد العالم

دولة الإمارات العربية

تعتبر الإمارات دولة متمسكة جداً بالدين الإسلامى والسلوكيات الرمضانية ويهتمون فى هذا الشهر بإقامة الموائد الرمضانية واللقاءات وتبادل الدعوات وأشهر أكلاتها الهريس والفريد والبثيث والمتشويس والعصيدة إضافة إلى وجبة أخرى بعد صلاة العشاء تسمى (الفواله) وهى الوجبة الأم.

رمضان فى دولة قطر (يسمى شهر الغبقة)

يتمسك القطريون بطقوس رمضانية متعلقة بالمأكولات والمشروبات وراثوها عن أجدادهم.

– حيث لابد من وجود مايسمى (الهريس) على الموائد الرمضانية حيث تعتبر طبقاً رئيسيا وأساسياً فيها وهى تصنع من القمح المهروس مع اللحم البلدى والدارسين "القرفة" المطحونة

– طبق الثريد: عبارة عن خبزاً والرقاق مقطعاً قطعاً صغيرة

– ومن حلويات شهر رمضان أكله الساغو وهى تشبة الحلوى وأهم ما يميز هذه الحلويات نكهتها ومذاقها الطيب ورائحتها المميزة المزاق وإذا أحل رمضان بالصيف يقدم شراب "اللوز" أما فى الشتاء يقدم الشاى بالحليب وشاى اللومى والدارسين والزعتر

* وشهر الغبقة هو إسم لوليمة تقام بمنتصف الليل ويكون للشباب تجمعهم والرجال لهم تجمعهم ولأهل الحى تجمعهن وهذه الوليمة لا يشترك فيها غريب ولا بعيد إنما يحدهم بروتوكول يقيمونها بالمنطقة .

رمضان فى اليمن

يستعد الشعب اليمنى بشهر رمضان قبل بدأة بعدة أيام ويتناول الصائم هناك بالتمر واللبن وتتكون المائدة من بعد آذان المغرب مباشرة بطاطس جزر والشوربة عبارة عن قمح (برُ) ويفضلون الخضار المسلوق

* تتكون مائدة السحور من القهوة :وهى فتة بالحليب والسمن فطير بالعسل والسمن

* فى اليمن تسمى (طمش) وهى لعبة نارية تطلق تعبيراً عن الفرحة يستخدمونها فى شهر رمضان وعيد الفطر بكثرة.

ويسمى الملبس والشيكولاته لديهم (بنت الشكلين) أما الكحك يسمى الصحن

شهر رمضان فى إيران

عند سماع صوت الآذان تبدأ عملية توزيع وجبات الإفطار الذى يتكون عادة من قدح من الماء الساخن أو الشاى وقليل من التمر والجبن الأبيض وشئ من الخضروات أضافة إلى قطعة من الخبز قبل البدأ بالوجبة الرئيسية للإفطار وتتجمع العائلات والأصدقاء بعد الإفطار فى (السنتى) المقاهى الشعبية لتناول الشيشة وأنواع المكسرات التمور

الوجبة الرمضانية المفضلة (الآش) عبارة عن حساء دسم ملئ بأنواع البقوليات والمعكرونة والخضروات الورقية.

شهر رمضان فى العراق

فى شهر رمضان تقام الدروس الإسلامية لبيان الفقة الإسلامى وقدسيته ويشرب الصائم ليمون جاف (يسمى نوجى بصره)

ويحرص العراقيون على اللعب من السهره حتى وقت الإمساك وأشهر ألعابهم الرمضانية (المحبيس والفنجان) وتقام بالأحياء المختلفة وهى عبارة عن خاتم فى المتسابق ويكون الفريقين وبمحاولة معرفة مكان الخاتم فى يد كل فريق لعبة الفنجان وهى المكسب بالنقاط والفريق الخاسر يحضر الحلويات للفريق الآخر

رمضان فى أندونسيا

تفتح المساجد فى أندونسيا طوال النهار لتلاوة القرآن الكريم ومن أشهر المساجد هناك تداروس درابا والشهداء وياندونج وبيت الرحيم وتزين المساجد بالفوانيس الجميلة المزخرفة وعند إنتهاء صلاة التروايح وذهاب كل إلى بيته أن ترى شباب كل قرية وقد أخذ بالتجميع بالقرب من المسجد ثم يأخذون فى الغناء والإبتهالات حتى موعد السحور فتقوم الجماعة صاحبة الدور فى إيقاظ الأهالى للسحور مستعملين فى ذلك آلة تسمى بدوق أما فى المدن الكبيرة فتنطلق المدافع لإيقاظ السكان للسحور

شهر رمضان فى بلاد فلسطين المحتلة

لا يشاهد هلال شهر رمضان فى أول يوم ميلاده نظراً للطبيعة الإسلامية حسب رأى علماء الفلك بالأردن يعتمد على دول الجوار ويحرصون على تناول بعض الأكلات المحببة لديهم بالإفطار كالمقولة والكبسة والمسخنة وتكون مدة الدروس الدينية صغيرة جداً بسبب الإحتلال الصهيونى ويحرص الشعب الفلسطينى على الصلاة رغم القهر والظلم من الإحتلال الإسرائيلى

رمضان فى الجزائر

يحرص الشعب الجزائرى على إعادة طلاء المنازل قبل شهر رمضان وتطهير كل صغيرة وكبيرة فيها علاوة على إقتناء كا ما يستلزم المطبخ من أوانى جديدة وأفرشة، أغطية لإستقبال هذا الشهر

* تجد الحمامات أقبالاً كبيراً من العائلات فى الأيام الأخيرة من شهر شعبان للتطهر وإستقبال هذا الشهر الكريم للصيام والقيام بالشعائر الدينية فى أحسن الأحوال.

* ومن العادات الغريبة والتى تتم ليلة 27 من رمضان صيام الأطفال الصغار الذين لأول مره يجربون الصيام ويتم تشجيعهم بإعداد مشروب خاص لهم بالماء والسكر والليمون ووضعه فى إناء بداخله خاتم من ذهب أو فضة علما أن كل هذه الإحتفالات تجرى وسط جو إحتفالى بحضور الوالدين والجد والجده والأسرة والأقارب أما ليلة القدر يعكف الأولياء على عملية الختان فى هذا اليوم المبارك فى جو إحتفالى بحضور الأهل وتحضر أشهى الأطباق والحلويات وترتدى النساء أجمل الألبسة التقليدية كالكساراكو وتخضيب الأيادى بمادة الحناء وتفرش المنازل بأجمل الأفرشة

عادات رمضانية فى تونس

يحرص التونسيون على إقامة مواكب الخطبة بالنسبة للفتيات وتقديم الهدايا ليلة 27 رمضان للاتى تمت خطبتهن وتنظم العائلات سهرات إسلامية ينشدون على ضربات الدف أدوار تمجد سيدنا رسول الله صلى الله علية وسلم وم أشهر الأطباق هناك الرفيسة وهى مفتتة محشوة بالتمر والزبيب والمدموجة وهى ورقة من العجين المقلى والعسل والسمن وكذلك العصيدة والبركوكش والكيك المالح والطواجن وفطائر محشى بالدجاج وغير ذلك من الأكلات الشعبية

شهر رمضان فى جمهورية الصومال الديمقراطية

يعتبر شعب الصومال من أكثر الشعوب المسلمة حفظاً للقرآن ويستقبلون رمضان بالطلقات النارية فرحاً به تقدم على مائدة الفطور فى رمضان عصير المانجو والجوافة ويتم تناول الموز والبطيخ والباباى واللبن كوجبة أساسية وهناك عادة صومالية بعدم أكل الوجبة الماضية بل يطبخون من جديد كل وجبة ويتسحرون الحليب والشعيرية والمكرونة

وهناك العديد من الدول الإسلامية الأخرى التى حباها الله بنعمة الإسلام وبمتعة شهر رمضان الكريم والتى تختلف فيه عادات الشعوب رغم توحد العقيدة والروحانيات الإيمانية الجليلة.

حقائق رمضانية ما أروعها!!

بقلم / ولاء حمزة

- فوانيس رمضان أجمل موروث شعبى قديم
- الصيام يحميك من السرطان
- المعز لدين الله الفاطمى أول من أقام موائد الرحمن
- ليلة واحدة بـ 83 عاماً ونصف تقريباً.
- رمضان وأحداث لا تنسى.

فوانيس رمضان أجمل موروث شعبى قديم

– من أجمل الموروثات الشعبية القديمة «فانوس رمضان» ذو الزخارف الإسلامية الدقيقة والألوان البراقة ولكن كل موروث شعبى يجب أن يتطور وفقاً للعصر حتى يستمر ولكن دون أن يفقد مغزاه. ولذلك تغير شكل الفانوس بإضافة البصمات المختلفة مثل الموسيقى والأغانى وأضيفت اللمبة وأيضاً أخذت أشكال أخرى مثل صور شخصيات والت ديزنى ومصباح علاء الدين ولكن سيظل فانوس رمضان الصاج القديم هو الباقى لأنه يعيش فى خيال كلاً منا لأن عمره أكثر من ألف عام.

– فلقد عرف المصريون الفانوس منذ عام 358 هـ فى شهر رمضان عندما دخل الخليفة الفاطمى المعز لدين الله القاهرة فخرج الأهالى لإستقباله حاملين المشاعل والفوانيس إحتفالاً به وكانوا يستخدمون الفوانيس فى إضاءة البيوت والحارات والأطفال يحملونها بعد الإفطار لطلب الهدايا المتمثلة فى المكسرات والحلوى والتى كان الفاطميون يقدمونها للمصريين كمظهر من مظاهر كرمهم وتأكيد لنفوذهم فى مصر. وكانت المآذن تضاء بالفوانيس المشغولة بالنحاس وبها فتيل من القماش موضوع فى إناء من الزيت ثم تطور وإستخدمت الشموع واستبدلت جوانبه من الورق الشفاف إلى الزجاج الملون.

– والفانوس كلمة إغريقية تقابلها فى العربية المصباح أو القنديل وكان فانوس المسحراتى ذو القاعدة الصغيرة والأبواب الكبيرة هو أول الأشكال ولم ينتشر بشكله المعروف إلا فى عهد الحاكم بأمر الله الذى أمر أن لا تخرج النساء ليلاً إلا إذا تقدمهن صبى يحمل فى يده فانوساً ومنذ ذلك العهد تفنن الصناع المهرة فى صناعة الفانوس وكان الأطفال يرددون «وحوى يا وحوى إياحه بنت السلطان لابسه القفطان إياحه» وكلمة وحوى ترجع إلى المصريين القدماء حيث كانوا يحتفلون ببداية الشهور القمرية ويطلقون على القمر «أيوح».

– وكان الفانوس دائماً وسيلة لمعرفة أوقات الصيام والإفطار فإذا كانت مضاءة فالطعام مباح وإذا اطفئت أمسك الناس عن الطعام وكان الوالى العثمانى يصادر أكبر وأجمل فانوس من صاحبه ليبعث به كل عام إلى الأستانة وبذلك يكون فانوس رمضان أجمل موروث شعبى عاش معنا أكثر من ألف عام.

الصيام يحميك من السرطان!!

– ثبت مؤخراً أن الصيام يحمى من السرطان ويقاوم الفيروسات بأنواعها المختلفة والأهم أنه يرفع كفاءة الجهاز المناعى إلى خمسة أمثال طاقته وقدرته على مواجهة الأمراض هذا ما أكده لنا العالم المصرى الدكتور عبد الباسط محمد سيد أحمد أستاذ الكيمياء الحيوية بالمركز القومى للبحوث فى أحد أحاديثه لمجلة «نصف الدنيا» كما أن الصيام يساعد فى عدم ترسيب الأملاح التى تكون حصوات المسالك البولية وهذه حقيقة علمية أثبتتها هيئة الإعجاز العلمى للقرآن والسنة بمكة.

– فالصيام يقوى الجهاز المناعى الذى يقى بشكل كامل من الأمراض التى تصيب الإنسان كما أن للصيام فائدة أخرى ألا وهى الوقاية من السمنة وبعض الأمراض بالجوع. ويستفيد الإنسان من العطش أثناء الصيام استفادة كبيرة حيث يساعد فى إمداد الجسم بالطاقة وتحسين القدرة على التعليم وتقوية الذاكرة بعكس ما هو شائع فلقد كان الإمام أبو حامد الغزالى لا يكتب إلا وهو جائع ويقول «كأن الجوع يملى على الكلمات». فما أعظم قدرة الله عز وجل.

المعز لدين الله أول من أقام موائد الرحمن

– كان المعز لدين الله الفاطمى يقيم مائدة الرحمن تكريماً لرجال الدين والعلماء كما كان يقيمها فى المساجد والأحياء الشعبية لإطعام الفقراء والمحتاجين طوال شهر رجب وشعبان ورمضان وقد ألزم الأغنياء أيضاً بإقامتها لإطعام الفقراء ومازالت آثارنا الإسلامية خير شاهد على أعمال الخير.

– وكان الخليفة يعد مائدة كبيرة فى قاعة الذهب بقصره من الليلة الرابعة وحتى الليلة السادسة والعشرين وأخذت تتطور هذه الموائد إلى أن وصلت فى صورتها التى نشاهدها الآن.

ليلة واحدة بـ 83 عاماً ونصف تقريباً

– إن ليلة القدر لا يخفى فضلها على أحد فلقد نزل فيها القرآن وفيها تنزل الملائكة بكل أمر حيث يقدر فى تلك الليلة أحكام السنة كما قال تعالى {فيها يفرق كل أمر حكيم} وينزل فيها البركة والرحمة والمغفرة ومما يجعلها سلاماً حتى مطلع الفجر وهذه الليلة التى أمرنا الرسول (صلى الله عليه وسلم) بتحريها فى الوتر من العشر الأواخر من رمضان أى فى الليالى التى تسبق أيام 21 – 23 – 25 – 27 –29 ينبغى على كل مسلم ومسلمة أن يعمل فيها رجاء الدخول فى أعداد السعداء الفائزين ومن هذا المنطلق كان حرص أم المؤمنين عائشة – رضى الله عنها – حين سألت رسول الله (صلى الله عليه وسلم) عما تقول إن علمت ليلة القدر وقال لها قولى : «اللهم إنك عفو تحب العفو فاعفو عنى».

– وقال فضيلة الشيخ عبد الله بن سليمان بن منيع عضو هيئة كبار العلماء بمكة المكرمة: إن الرسول (صلى الله عليه وسلم) أطلع على أعمار من كان من قبل الأمم فوجدها أعماراً طويلة وهذه الأعمار من الممكن أن تستغل فى فعل الأعمال الصالحة فيكون لصاحب العمر الطويل من العمل الصالح سبباً قوياً فى سعادته وعند ذلك تمنى رسول الله (صلى الله عليه وسلم) أن يكون شيئاً من ذلك لأمته فأنعم الله تعالى عليه وعلى أمته بهذه الليلة المباركة والتى هى خير من ألف شهر أى قرابة 83 عاماً ونصف تقريباً.

رمضان وأحداث لا تنسى!!

* أول من صام رمضان نوح عليه السلام بعد خروجه من السفينة.
* وأول من فرض عليهم صيام شهر رمضان من الأمم هى أمة محمد عليه الصلاة والسلام لعشرة أيام خلت من رمضان.
* وأنزل الزبور على داود عليه السلام يوم 18 رمضان وأنزل الانجيل على عيسى عليه السلام يوم 12 رمضان وأنزل القرآن على محمد عليه الصلاة والسلام ليلة 24 من شهر رمضان المبارك.



* وأول من أفطر جيرانه على طعامه وأجمعهم عليه فى رمضان هو عبد الله بن عباس – رضى الله عنهما – وهو أول من وضع موائد للطعام على الطريق وإذا خرج الطعام كان لا يعيد منه شيئاً وكان إذا لم يجد أحداً ليأكله تركه على الطريق.
* وأول عيد صلاه النبى عليه الصلاة والسلام كان عيد الفطر فى 2 هجرية.

أقوال مأثورة:

* «صوت الحب أقوى من صوت الضمير أحياناً». (روسو)
* «فى حياة كل امرأة مأستان: الماضى حبيبها، والمستقبل زوجها» (اندريه موروا)

إسلاميات:

خمسة إمتيازات لأمة الإسلام فى شهر الصوم

عن جابر بن عبد الله أن رسول صلى الله عليه وسلم قال: أعطيت أمتى فى شهر رمضان خمساً لم يعطهن نبى قبلى:
(1) أما واحدة فإنه إذا كان أول ليلة من شهر رمضان ينظر الله عز وجل إليهم ومن نظر الله إليه - أى نظرة حب لإستعداده ونشاطه لم يعذبه أبداً.
(2) وأما الثانية فإن خلوف أفواههم حين يمسون أطيب عند الله من ريح المسك. ويقصد أن تغير رائحة الفم من الجوع مستحبة عند الله.
(3) وأما الثالثة فإن الملائكة تستغفر لهم كل يوم وليلة ... أى أن ملائكة الرحمة تحفهم داعية لهم بالمغفرة والله سبحانه وتعالى يستجيب دعاء ملائكته.
(4) وأما الرابعة فإن الله عز وجل يأمر جنته فيقول لها: استعدى وتزينى لعبادى .. أوشكوا أن يستريحوا من تعب الدنيا إلى دارى وكرامتى.
(5) وأما الخامسة فإنه إذا كان آخر ليلة غفر الله لهم جميعاً فسأل رجل من القوم: أهى ليلة القدر؟ فكانت إجابته عليه الصلاة والسلام: لا .... ولكن ألم تر إلى العمال يعملون، فإذا فرغوا من أعمالهم وفوا أجورهم.

صدق أولا تصدق

من عجائب وطرائف الشعوب قديماً ... كان الاغريق يختارون شخصاً له رأس ضخم، ويحلقون رأسه ويكتبون على رأسه رسالة ثم يترك إلى أن يطول شعره ويرسل إلى المكان المنشود فإذا وصل يقص شعره مرة ثانية فتقرأ الرسالة.

حكمة العدد:

عزيزى القارئ :

ليكن سرورك بما قدمت .. وأسفك على ما خلفت ... وهمك فيما بعد الموت.

من عالم الحيوان: «ما محبة إلا بعد عداوة»

كاميلا وتشارلز زوج من حيوان الحرباء قام هايدن كروفورد البريطانى بشرائهما ولكنهما لم يتوافقا للحياة معاً ونشبت بينهما حرب ضارية فاضطر لوضعهما منفصلين فى قفصين، ولكن عندما وضعهما معاً بعد ذلك لمدة يومين فقط تغير لون جلدهما الأخضر وهو علامة على استعدادهما للزواج وبالفعل وضعت كاميلا 57 بيضة وبعد ستة أشهر فقست البيضات 55 حيواناً، هايدن أعلن سعادته ولكن اضطر لبيع الصغار لعدم وجود مكان لهم فى منزله.

برجك ولونك المفضل

للألوان تأثير مباشر علينا كأفراد فاللون الذى تفضله قد ينفر منه الآخرون أما عن علاقة الألوان بالأبراج، فمواليد برج الثور والجدى والدلو يفضلون اللون الأخضر ومواليد برج الميزان والأسد والجوزاء يفضلون اللون الأصفر ومواليد برج الحمل والعذراء يفضلون الأحمر ومواليد برج الحوت والعقرب يفضلون البنفسجى أما مواليد برج السرطان والقوس يفضلون الأزرق. وهناك تحليل لهذه الألوان وهى كالتالى:

- الأصفر: لون الأناقة والتفاؤل والثقة بالنفس والحكمة والشجاعة والهدوء وحب السلطة.
- الأخضر: الصمود فى وجه الصعاب والثقة بالنفس والعناد والمثابرة والصبر والاستقرار والعفوية والتجديد.
- الأحمر: الحيوية والنشاط والرومانسية والجرأة والتحدى ومحبة السلطة سريع الانفعال والإثارة.
- البنفسجى: يرمز إلى الطهارة والعفة، والعقلانية الأناقة الهدوء الصراحة الدقة فى المواعيد وخدمة الآخرين.
- الأزرق: الخيال الواسع حب المبادرة السفر والتجول الصبر وتحمل المشاق التفانى فى خدمة الأصدقاء، الغيرة الشديدة.

عن المرأة يقولون:

- عندما تفكر المرأة بعقلها ... فإنها تفكر فى الأذى!!
- نصيحة المرأة قليلة الجدوى ومع ذلك فالويل لمن لا يعمل بها.
- الزوج الأصم والزوجة العمياء .. هما أسعد الأزواج.

همسات

- أشكر من أنعم عليك ... وأنعم على من شكرك.
- العاقل يرى الله فى كل شىء: فى دقة التنظيم .. وروعة الجمال
- من الأفضل أن تموت بالحب على أن أعيش بلا حب.

دنيا المرأة



نصائح لكل إمرأة

ماسكات طبيعية تعتمد على الخيار

أولاً: لعلاج حروق الشمس

- أبشرى خيار فى الحليب وإمسحى به وجهك بواسطة قطنة مرتين يومياً وواظبى على هذه العملية لعدة أيام متتالية
- وإذا كان وجهك دهنياً إغلى الخيار بالماء وإمسحى وإمسحى وجهك به ساخناً وبارداً.

ثانياً: لشد مسامات الجلد الواسعة

- خذى بذور الخيار وكمية مماثلة من بذور الشمام وأطحنيها معاً حتى تحصلى على بودرة البذور أمزجى جيداً البودرة بالحليب الخالى من الدسم حتى تحصلى على مزيج لزج من الكريم. ضعى الخلاصة على وجهك لمدة نصف دقيقة وحين يجف الماسك أنزعية بواسطة الماء أو ماء الورد.

والجلد الجاف إستعملى نفس الطريقة السابقة مع إستبدال الحليب بالكريمة الطازجة

ثالثاً: لمعالجة حب الشباب والرؤوس السوداء :

خذى قليلاً من عصير الخيار وملعقة من الكريمة الطازجة وملعقة من ماء الورد أو ماء الزهر وبياض بيضه واحده مخفوقة وإستعملى نفس الطريقة السابقة، يمكنك أيضاً طلى الوجه بعصير الخيار فى المساء ليستمر مفعوله طيلة الليل.

رابعاً: لوجه أكثر بياضاً وإشراقاً:

أدعكى وجهك يومياً بعصير الخيار

وصفات طبيعية لجمال عينيك:

لتبيض جلد العينين

عمل كمادات من شرائح الخيار الطازج للعينين وذلك بتغميض العينين ووضع شريحة الخيار فوق كل عين بحيث تلامس الجلد المحيط بالعين مع إسترخاء لمدة 15 دقيقة كما يمكن علاج هذه المشكلة بوسائل أخرى مثل:

- كمادات عصير النعناع
- كمادات شرائح البطاطس (كبديل لشرائح الخيار)
- دهان الهالات الغامقة بخليط مكون من ملعقة صغيرة من زيت اللوز وربع ملعقة صغيرة من عصير النعناع
- كمادات شاى دافئ لمدة عشر دقائق تليها كمادات شاى بارده لمدة خمس دقائق ولاتنسى أن من أهم طرق علاج هذه الهالات تجنب الإجهاد النفسى أو الجسمانى وأخذ قسط كاف من النوم والإهتمام بالغذاء الصحى.

لعلاج التورم تحت العينين

عمل كمادات للجلد المتورم بهذه العجينة المكونة من:

- أوراق نعناع طازجة - شرائح خيار طازجة
- أوراق كزبره - أوراق شاى

•وصفات أخرى•

- كمادات للعينين بمحلول ملح دافئ
- مسح العينان بالماء المثلج ثم تجفف
- وضع شريحة من البطاطس على كل عين مع الإسترخاء

علاج التجاعيد حول العينين

- 2 ملعقة كبيرة من اللانولين
- ملعقة صغيرة من زيت اللوز

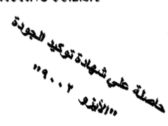
* يسخن اللانولين على نار هادئة حتى يذوب ثم يضاف إليه زيت اللوز ويقلب الإثنان جيداً حتى تتكون عجينة متماسكة تدهن منطقة التجاعيد بهذه العجينة يومياً.





الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C





(consup)





أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى (كونساب) رمز الثقة في التعامل .

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

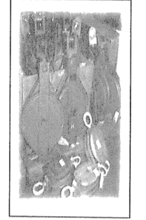
نشاط الأشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع موانئ الجمهورية وداخل البلاد .

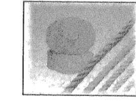
- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج الموانئ .

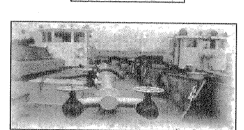
نشاط توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانئ السويس و البحر الأحمر وميناءي بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .



توريدات و تموين سفن





أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية

أعمال أشغال و خدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية - الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٥٥٠- ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص . ب :- ٢٠٢٥- الإسكندرية
فرع الإسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩- ٤٨٠٢٨٥٤- ٤٨٠٥٢٣٤
فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤- ص . ب : ٩٢٣

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي حزين بور توفيق - السويس
ت : ٣٢٢٠١٣٢-٣٢٢٦٨٨٠(٠٦٢)/فاكس : ٣٢٢٤٣٠٦/ ٠٦٢، ص . ب : ٣٢- السويس
فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي
ت : ٣٢٤٥٦٩٧ - ٣٢٢٠٦٢٢ - ٣٢٢٠٦٢٣ (٠٦٦)
فاكس : ٣٢٢٠٦٢٤/ ٠٦٦، ص . ب : ١٢٥- بورسعيد
فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧، فاكس : ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧

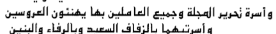
برقياً :- كونساب علي جميع موانئ الجمهورية
البريد الألكتروني :- CONSUP2@HOT MAIL.COM

أفراح الإسكند

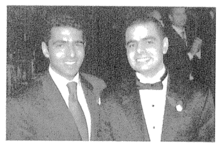
شريف ندا







في حفل بهيج وواحدة من الليالى الأسطورية أحتفل اللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى بزفاف نجله المهندس (شريف) بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى على المهندسة ندا كريمة المستشار خيرى مكاوى



وكان الجميع على موعد مع السعادة والفرح والسرور ووسط حشد هائل من صفوة المجتمع من قيادات القوات البحرية الحالية والسابقة وقيادات النقل البحرى وكذا رجال الفكر والصحافة والسياسة والإقتصاد

وكانت حقا ليلة من ألف ليلة وليلة

وأسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها يهنئون العروسين وأسرتيهما بالزفاف السعيد وبالرفاء والبنين

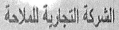




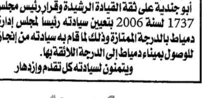








تهنئة



جاءنا القرار التالى والمجلة ماثلة للطبع

أسرة تحرير المجلة تهنئ السيد اللواء بحرى/ توفيق عبد الحميد السيد أبو جندية على ثقة القيادة الرشيدة وقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1737 لسنة 2006 بتعيين سيادته رئيسا لمجلس إدارة هيئة ميناء دمياط بالدرجة الممتازة وذلك لما قام به سيادته من إنجازات ونجاحات للوصول بميناء دمياط إلى الدرجة اللائقة بها.

ويتمنون لسيادته كل تقدم وازدهار

مجتمع إنترناشيونال



حسين محمد عبد الرحمن وهبة عبد الرحمن إهداء من أحمد صقر

تامر وأمل ألف مبروك إبراهيم نوح وزارة النقل



محمد إبراهيم وأمل محمد الطاهر
ألف مبروك

مبروك النجاح

تهنئ السيدة سعاد عبد المقصود الآنسة/ كاميليا السيد عبد المقصود بنجاحها بكلية الألسن

محمود عصام محمود عبده
ثانوية عامة

مشيرة محمود ذكى ابنة محمود ذكى نصر والسيدة فهمية حسنى حسن بقطاع النقل البحرى حصولها على ليسانس الآداب بتقدير عام جيد جداً

كريم السيد أبو السعود لحصولة على بكالوريوس الحاسب الآلى بتقدير جيد جدا أكاديمية الألسن



تتقدم الأستاذة/ سعاد عبد المقصود مدير عام المعاهدات بقطاع النقل البحرى بالتهنئة للمهندس أحمد حسن إبن شقيقتها الأستاذة/ نادية لحصوله على بكالوريوس الهندسة "قسم القوى الميكانيكية" بتقدير جيد جداً وحصول مشروع التخرج "جهاز للغوص تحت الماء لأعماق كبيرة للمساعدة فى عمليات الإنقاذ" على جائزة أفضل مشروع على مستوى الجمهورية من الهيئة العربية للتصنيع.



عيد ميلاد سعيد





مريم نشأت الديهى

عمر محمود حجازى

فرح محمد سعد

رئين محمد سعد

شهد محمد غازى





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:
Telephone: (01) 521304

Suez Office:
Adabia Port
Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:
5, Farid St., Heliopolis
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593
Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :
10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:
21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942
Fax: 2- (066)- 352943

